Herinrichting westkant Burgemeester Röellstraat (Röell-rotonde tot Lambertus Zijlplein)

Verslag online participatie 3 oktober 2020

1 Inleiding

De Burgemeester Röellstraat krijgt de komende jaren een andere inrichting. De gemeente wil de straat omvormen van een anonieme verkeersweg tot een aantrekkelijke, veilige stadslaan met ruimte voor nieuwbouw. De westkant van de straat, tussen de Röell-rotonde en het Lambertus Zijlplein, is als eerste aan de beurt. Om van bewoners en ondernemers te horen hoe zij over de huidige straat en de ontwerpplannen denken, zijn 2 online bijeenkomsten georganiseerd op 3 oktober 2020.

De belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe inrichting van de straat nu:

- Versmalling van de noordzijde van de straat (bij de Lodewijk van Deysselbuurt, en later ook de Dichtersbuurt en Louis Couperusbuurt) met circa 18 meter.
- Minimaal behoud en eventueel verbeteren snelheid tram.
- Verwijderen slinger uit de trambaan.
- Tram blijft in het groen liggen en de 4 bomenrijen blijven behouden.
- Aan beide kanten van de straat komt een vrij liggend fietspad.
- Nieuwe, veilige inrichting kruising Burgemeester van Leeuwenlaan.
- Fietspad naar Lambertus Zijlplein verandert in (fiets)straat waar auto's maximaal 30 km mogen rijden. Mogelijke verbetering aansluiting op en omgeving van metrostation Jan van Galenstraat.

2 Online participatiebijeenkomst in plaats van wandeling

Oorspronkelijk waren er op 3 oktober 2 wandelingen gepland om input bij bewoners/ondernemers op te halen, elk over een deel van de westkant van de straat. Daarvoor is op 25 september een flyer met uitnodiging verstuurd naar bewoners/ondernemers op en rond de Burgemeester Röellstraat (oplage 2050). Vanwege extra coronamaatregelen konden de wandelingen niet doorgaan en zijn ze omgezet in 2 online bijeenkomsten. Dezelfde 2050 adressen hebben daarover 30 september een brief gekregen, inclusief een korte uitleg hoe aan de bijeenkomsten mee te doen. De uitnodiging voor de online bijeenkomsten stond ook op verschillende webpagina's van de gemeente en in de digitale nieuwsbrief van stadsdeel Nieuw-West. Wie niet aan de bijeenkomst kon of wilde deelnemen kon reageren via e-mail.

3 Opzet online participatiebijeenkomst

Doel van de bijeenkomst was bewoners/ondernemers informeren, en ideeën ophalen over de straat en de plannen. De online bijeenkomst liep via MS Teams en bestond uit 2 delen (virtuele wandelingen):

12.30 - 13.30 uur: Röell-rotonde naar dr. H. Colijnstraat (ten zuiden van de Lodewijk van Deysselbuurt)
14.00 - 15.00 uur: dr. H. Colijnstraat naar Lambertus Zijlplein.

Aanwezig namens de gemeente Amsterdam:

- Bouke Kapteijn , Senior Projectmanager Geuzenveld-Slotermeer
- Adri Hofstra, Projectleider
- Guido Nas, Ontwerper openbare Ruimte
- Mohamed el Faghloumi, Verkeersdeskundige
- Willeke Schrama, Omgevingsmanager
- Ronald Mauer, Lid dagelijks bestuur Nieuw-West, portefeuillehouder ruimtelijke ordening, bouwen en wonen

Aan beide sessies deden tussen de 20 en 25 bewoners mee. De projectmanager deelde bij beide sessie Google Maps streetview via het scherm en deed zo dezelfde route aan die bij de wandeling zou zijn gelopen. Deelnemers konden input geven over de huidige situatie in de straat met 'handje opsteken'. De ontwerper lichtte de toekomstplannen toe met schetsontwerpen. Ook daar konden deelnemers op reageren. De vragen en opmerkingen worden gebruikt bij het maken van het definitieve ontwerp.

4 Sessie 1: Röell-rotonde tot dr. H. Colijnstraat

4.1 Toelichting voorlopig ontwerp door projectmanager en ontwerper

De Burgemeester Röellstraat is al jaren lang de verbindende factor tussen alle buurten en wijken. Het is een belangrijke fietsverbinding en voetgangersroute. Door de trambaan te verleggen naar de zuidzijde en de weg te versmallen, ontstaat er ruimte voor nieuwbouw aan de noordzijde. De nieuwbouw krijgt ingangen en voorzieningen aan de straat, zodat er meer levendigheid ontstaat. De tramhaltes komen tegenover elkaar te liggen vanuit het oogpunt van sociale veiligheid. De slinger gaat uit de trambaan. De tram blijft in het groen liggen en de huidige bomen blijven zoveel mogelijk behouden of worden verplaatst. Alleen wanneer dit niet mogelijk is worden bomen gekapt en herplant. Er blijven 4 bomenrijen. Doel is de groene uitstraling van de straat te behouden en zo mogelijk zelfs te verbeteren. Aan beide zijden van de straat komt een vrij liggend fietspad.

4.2 Opmerkingen en vragen van deelnemers

- Graag aandacht voor de fietsers op de rotonde vanaf Slotermeerlaan richting Osdorp. Er is een gevaarlijke situatie met auto's die hier rechtsaf slaan. Bij voorkeur een 2 richtingen fietspad aanleggen zodat je niet de hele rotonde rond hoeft te rijden.



Figuur 1 Fietspad rotonde richting Osdorp

- Er staat altijd file vanuit de President Allendelaan richting de rotonde Burgemeester Röellstraat. Ook vanuit de richting Lambertus Zijlplein, richting rotonde Burgemeester Röellstraat. In de ochtend en tussen 14.00 en 15.00 uur.

- De file is er al vanaf de A10. Door de extra woningbouw zal het alleen maar drukker worden. Zeker in de ochtend en avondspits, vooral als er andere toegangswegen gestremd zijn bijvoorbeeld vanwege werkzaamheden.

- Het is belangrijk dat er gekeken wordt naar de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan. Dit is een punt waar regelmatig ernstige ongelukken gebeuren.



Figuur 2: Kruising met Burgemeester van Leeuwenlaan

- Kan er bij de inrichting van de weg ook rekening worden gehouden met het beperken van de snelheid? Er zijn nu regelmatig motoren en auto's die veel te hard rijden over de Burgemeester Röellstraat.

- De Burgemeester Röellstraat is een belangrijke verkeersader die het verkeer van de A10 de buurten in stuurt. Maar de vraag is waar het verkeer straks naar toe moet. De hoeveelheid verkeer zal niet afnemen, gezien de bouwplannen. Hoe is het mogelijk om het verkeer te laten toenemen en de straat toch aantrekkelijker te maken?

Antwoord:
Het doel van de herinrichting is niet om het autoverkeer te verminderen, aangezien dan het risico op sluipverkeer door de buurten toeneemt. Wat wel kan is het verkeer beter te faciliteren en de kwaliteit en uitstraling van de straat te verbeteren. Bijvoorbeeld door het verwijderen van de ongebruikte busbanen. Ook worden de kruispunten bij een smaller profiel overzichtelijker en makkelijker om over te steken.

- Een bewoner geeft aan dat problemen met de doorstroming van het verkeer in combinatie met het bereikbaar maken van de garages in de nieuwbouw in de Van Deysselbuurt, misschien kan worden opgelost door het aanleggen van een parallelweg voor het lokale verkeer.

- De verkeersdrempels die bij de gevaarlijke kruising met de Van Leeuwenlaan zijn aangelegd in beide richtingen hebben effect op de verkeersveiligheid. Maar de drempel aan de kant Geuzenveld stad in - ligt verkeerd. De afstand tot het zebrapad is te groot. Deze zou verlegd moeten worden richting het zebrapad en de kruising.



Figuur 3: Drempel bij kruising met Van Leeuwenlaan, stad in

Antwoord:
Dit komt waarschijnlijk door de huidige slinger in de weg. Die verdwijnt bij de herprofilering. We nemen dit punt in ieder geval mee bij de verdere uitwerking.

- Opgemerkt wordt dat het openbaar vervoer moet worden aangepast op de toename van de bewoners in de wijk bijvoorbeeld met meer trams. Een goed openbaar vervoer in de buurt voorkomt een toename van autoverkeer.

- Bij het fileparkeren in de Colijnstraat, ter hoogte van de grote speeltuin, wordt het zicht ontnomen op het fietspad. Autoverkeer dat rechtsaf de Dr. Colijnstraat in wil rijden heeft geen zicht op aankomende fietsers.



Figuur 4 Afslaan richting Dr. H. Colijnstraat

- Aangegeven wordt dat erbij de strook waar de buis van de stadswarmte ligt altijd veel wateroverlast is langs het fietspad aan de zuidzijde. Ook zijn er na de laatste herinrichting weinig bomen teruggekomen. Graag het dubbelzijdig fietspad behouden en het trottoir aan de zuidzijde verbreden.

Antwoord:
Het doel is om vier rijen bomen te krijgen inde straat, het gras te vervangen door meer bloemen zodat er biodiversiteit ontstaat. Het waterprobleem zal nader worden onderzocht. Het trottoir aan de zuidzijde wordt verbreed.

- Gevraagd wordt naar betaald parkeren in het stadsdeel.

Antwoord:
Dit is geen onderdeel van dit project. Op 29 september heeft het college van B&W besloten het beleidsvoornemen 'Invoeren betaald parkeren in Geuzenveld, een deel van Slotermeer Zuidwest en een deel van Eendracht' vrij te geven voor inspraak. Bewoners en belanghebbenden kunnen van 7 oktober tot en met 18 november een zienswijze indienen via de inspraakpagina van de gemeente Amsterdam. Het onderwerp wordt naar verwachting in het tweede kwartaal van 2021 geagendeerd in de commissie MLW en gemeenteraad.

- Nogmaals wordt gemeld dat met het vernieuwingsplan voor de Lodewijk van Deysselbuurt meer verkeer zal komen. Spreker geeft aan dat het parkeren zoveel mogelijk ondergronds in de hoogbouw zal plaatsvinden. Hij pleit ervoor de ingang van de parkeergarages niet via de hofjes aan te leggen maar een parallelstraat te realiseren als entree voor de parkeergarages.

- De vraag is of als er ondergronds parkeerruimte is het realiseren van parkeerplaatsen langs de Burgemeester Röellstraat nog wel nodig is.

- Een bewoner kaart de parkeerproblematiek aan en vraagt zich ook af of hoogbouw bevorderlijk is voor de leefbaarheid in de buurt.

Antwoord:
Zaken als zorgen over de hoogbouw, bezonning en de kwaliteit van de hoogbouw voor de buurt zijn onderdeel van de gesprekken met woningbouwcoöperaties over de Van Deysselbuurt. De verwachting is dat voor de huidige en terugkerende bewoners de ontheffing voor parkeren in de blauwe zone blijft. Parkeren op eigen terrein is een kwestie van afspraken die gemaakt worden tussen ontwikkelaars en woningbouwcorporaties.

5 Sessie 2: Dr. H. Colijnstraat tot Lambertus Zijlplein

5.1 Toelichting voorlopig ontwerp door projectmanager en ontwerper

De Burgemeester Röellstraat kan worden doorgetrokken als verbindende lijn naar het Lambertus Zijlplein. Dat zou betekenen dat het fietspad naar het Lambertus Zijlplein verandert in een (fiets)straat waar auto's maximaal 30 km mogen rijden. De planontwikkeling is afhankelijk van de keuze die Eigen Haard gaat maken voor het slopen of renoveren van de Ruychaverflat. Het is gewenst om de wegsituatie te verbeteren en het Lambertus Zijlplein beter te ontsluiten. Er is op dit moment alleen sprake van schetsen en verkenningen.
Als de Ruychaverflat wordt gesloopt, kan het talud zakken en kan er een gebouw met duidelijke voorkanten en functies komen op deze locatie. De bomenrij kan dan in zijn geheel worden doorgetrokken. Op dit gedeelte kan in de toekomst dan een 'normale' straat worden aangelegd waar auto- en fietsverkeer in de richting van het Lambertus Zijlplein worden gecombineerd. De tramhalte wordt aangepast en toegankelijk gemaakt voor mindervalide reizigers. De haltes worden tegenover elkaar gesitueerd voor het verbeteren van de sociale veiligheid.



Figuur 5 Gedeelte Ruychaverflat en ligging met talud

5.2 Opmerkingen en vragen van deelnemers

- Verschillende bewoners zijn ontstemd over de aanleg van een gedeelte rijbaan in de richting van het Lambertus Zijlplein. Zij willen de situatie laten zoals die nu is, met rust, groen en een fietspad.



Figuur 6 Groen en voetpad, fietspad richting Lambertus Zijlplein

- Tijdens werkzaamheden is er door auto's van het fietspad gebruik gemaakt. Dit was een erg gevaarlijke situatie. De toegevoegde waarde van het aanbrengen van een rijbaan op dit punt wordt niet begrepen. En ook de toegevoegde waarde voor het Lambertus Zijlplein wordt niet onderkend. Er gaan al veel wegen richting het Lambertus Zijlplein zoals De Sam van Houtenstraat en de Nolensstraat. Bewoners zijn bang voor waardevermindering van hun koopappartement.

Antwoord:
De verkeersveiligheid staat op nummer 1. Het idee is om een fietsstraat aan te leggen waar maar 30 km mag worden gereden en waar de auto te gast is. Deze zal voldoen aan alle veiligheidseisen en kaders, net als andere wegen. De visie is gebaseerd op het openbreken van de verbinding met het Lambertus Zijlplein, maar we bevinden ons nog maar in een préschets fase. De reacties zullen worden meegewogen in de uiteindelijke afweging om dit wel of niet voor te stellen.

- Bewoners geven nogmaals aan geen auto's langs de flat te willen. Ook wordt de parkeerproblematiek aangekaart. Er wordt veel foutgeparkeerd op het trottoir en het fietspad in de buurt, en bewoners verwachten dat dat hier dan ook gaat gebeuren. Men stelt voor de bestaande situatie te behouden

aan de noordzijde en een dubbele rijbaan bij de nieuwe bouwlocatie aan de Ruychaverstraat te maken. Daar is nu een heel brede stoep.

- Het is een drukke buurt. Het wordt gevaarlijk als er bij tramlijn 13 nu ook nog auto's gaan rijden.

- Er is veel verkeer rondom het Lambertus Zijlplein met onvoldoende parkeerplekken. Alle parkeerterreinen staan regelmatig vol. Het aantrekkelijker maken om er met de auto te komen is dus niet wenselijk.

- Er ligt nu een soort van ring rondom het gebied. Met de aanleg van een doorgaande stadslaan in relatie tot de Troelstra laan en een doorgaande weg richting het Lambertus zijlplein wordt het een verkeersknelpunt.

Antwoord:
We zullen dit meenemen in de uitwerking waarbij de voorstellen worden getest in uitgebreide verkeersmodellen, zodat alle voor- en nadelen verkeerstechnisch duidelijk worden.

- Gevraagd wordt naar de verdere planning van het project.

Antwoord:
De herprofilering van de Burgemeester Röellstraat bestaat uit verschillende delen, met ieder een eigen planning. Het gedeelte ter hoogte van de Lodewijk van Deysselbuurt gaat als eerste in verband met de woningplannen daar. Voor dit gedeelte is er nog geen planning. Dit is ook afhankelijk van het onderzoek van Eigen Haard naar renovatie of sloop van de flat.

Er volgt sowieso nog een participatie- en/of formeel inspraaktraject met bewoners. De getoonde tekeningen/ ontwerpschetsen kunnen helaas niet worden gedeeld omdat deze geen status hebben. De tekeningen waren uitsluitend bedoeld voor dit gesprek. Zodra deze verder zijn onderzocht en uitgewerkt, zal dat wel gebeuren.



Figuur 7 Ruychaverflat