Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

# Memo

Aan

Van An-Jes Oudshoorn, Ambtelijk Opdrachtgever V&OR, a.oudshoorn@amsterdam.nl en Annemarie Honig, projectleider Ingenieursbureau, a.honig@amsterdam.nl

Kopie aan

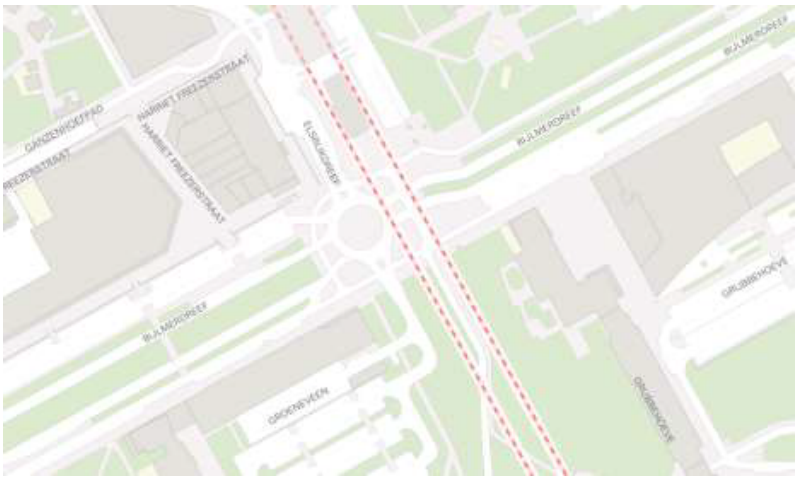
Datum 12 februari 2025

Onderwerp Voorstel aanpak verbetering doorstroming en verkeersveiligheid rotonde Ganzenhoef

## Aanleiding

Rotonde Ganzenhoef is het kruispunt tussen de Elsrijkdreef en Bijlmerdreef. Direct op, of nabij de rotonde sluiten parallelwegen en parkeerplaatsen aan. Regelmatig wordt de doorstroming op de rotonde belemmerd door met name verkeer richting de parallelwegen. Hierdoor ontstaat er flinke vertraging voor al het verkeer. Met inzet van verkeersregelaars wordt momenteel gepoogd de doorstroming op deze drukke tijden te verbeteren en de veiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Echter is een structurele oplossing voor dit doorstromings- en verkeersveiligheidsknelpunt gewenst.

In opdracht van Verkeer & Openbare Ruimte heeft het Ingenieursbureau, in samenwerking met Ruimte & Duurzaamheid, verkend wat de mogelijke maatregelen zijn om de doorstroming op deze rotonde te verbeteren. De diverse maatregelen zijn allen getoetst op uitvoerbaarheid. Deze memo beschrijft de uitkomsten van deze verkenning en een advies over de te kiezen maatregelen.



Het Ingenieursbureau is bereikbaar met metro 51, 53 en 54 of met tramlijn 1, 7 en 19, halte Weesperplein.
Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl/ingenieursbureau

*Rotonde Ganzenhoef in Amsterdam Zuidoost*

## Knelpunten rotonde Ganzenhoef

Rondom de rotonde Ganzenhoef zijn een aantal oorzaken waardoor het verkeer regelmatig vastloopt:

- Door het in- en uit parkeren op het parkeerterrein bij het winkelcentrum loopt het verkeer regelmatig hierachter vast wanneer er op drukke winkelmomenten veel verkeer het parkeerterrein op wil rijden,
  bereikt de file al snel de rotonde waardoor deze niet meer naar behoren functioneert.
- Er staan regelmatig snorders te wachten op klandizie direct na de rotonde op het parkeerterrein. Hierdoor loopt het achteropkomend verkeer ook regelmatig vast met terugslag tot op de rotonde.
- De grote voetgangersstroom vanuit het metrostation Ganzenhoef. Deze stroom steekt het zebrapad op de rotonde over waardoor het verkeer ook al snel vastloopt op de rotonde.

De problemen spelen op werkdagen tijdens de ochtend- en avondspits en op de zaterdagen tijdens marktdagen.




De afslag naar de ventweg/het parkeerterrein waar de conflicten ontstaan

Historie

Hieronder volgt een overzicht van de acties en werkzaamheden die hebben plaats gevonden op en rond de rotonde Ganzenhoef om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren.

| *Wanneer* | *Wat* |
|---|---|
| 2003 | Afsluiting middenberm Bijlmerdreef (ingang Annie Romeinplein). |
| 2004 | Aanleg inrit parkeerterrein op de rotonde. |
| *2004* | Instellen van het eenrichtingsverkeer op de ventweg |
| *2005* | Instellen blauwe zone, ter verlaging van de parkeerdruk en verbetering doorstroming. |
| *2006* | Start handhaving regime blauwe zone |
| *2007* | Mobiele afsluiting bij inrit met verkeersregelaars in samenwerking met de politie. |
| *2009* | Verkeersonderzoek Ganzenhoef: voorstel rechtsafslagvak Elsrijkdreef en onderzoek effect verkeersregelinstallatie (VRI) (VRI niet zinvol). Aanvraag middelen voor rechtsafslagvak afgewezen ivb met bezuinigingen. |
| *2011* | Amendement nr. 77: kosten rotonde Ganzenhoef: voortzetting tijdelijke inzet verkeersregelaars omdat er geen middelen zijn om structurele maatregelen te treffen. |
| *2013* | Pakket maatregelen voorgelegd aan DB en AB waaronder rechtsafslagvak, bushalte en schuine parkeervakken (sneller inparkeren). Geen middelen beschikbaar, dus maatregelen niet uitvoerbaar. Voortzetten inzet verkeersregelaars. |
| *2013-nu* | Onderzoeken en ambtelijke adviezen voorgesteld over te gaan tot aanleg rechtsafslagvak op de Elsrijkdreef, de bushalte en herinrichting parkeerterrein. Maar door onvoldoende budget niet gerealiseerd. |
| *2013- nu* | In de jaren daarna zijn diverse strategieën, visies [zoals marktvisie over de toekomst van de markten in Amsterdam o.a. de markt Ganzenhoef] opgesteld, is het ontwikkelbuurtprogramma van start gegaan en is de aanpak G noord opgesteld, maar die hebben niet geleid tot daadwerkelijke plannen voor bredere ontwikkeling van het gebied waar de dreef en rotonde onderdeel van waren. De enige ontwikkeling die loopt is de renovatie van de flats Gravenstijn en Geldershoofd, een postzegelplan. |
| *2020-2021* | In 2020/2021 toen de klachten en vragen van bewoners, ondernemers en andere stakeholders over de doorstroming steeds luider werden hebben we de kwestie weer bij het DB voorgelegd en gevraagd om maatregelen te nemen en opnieuw onderzoek te doen om de gereedschapskist te toetsen en zo nodig te actualiseren. |
| *2022* | Rapport Goudappel B.V: In de huidige situatie is de rotonde Ganzenhoef een probleem voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. Daarnaast zit de rotonde al bijna aan de maximale capaciteit en zou op termijn een kruising nodig zijn. De voorgestelde rechtsaffer helpt om de problemen te verminderen, maar tot 2025. Dan is het nodig om de rechtsaffer aan te vullen |

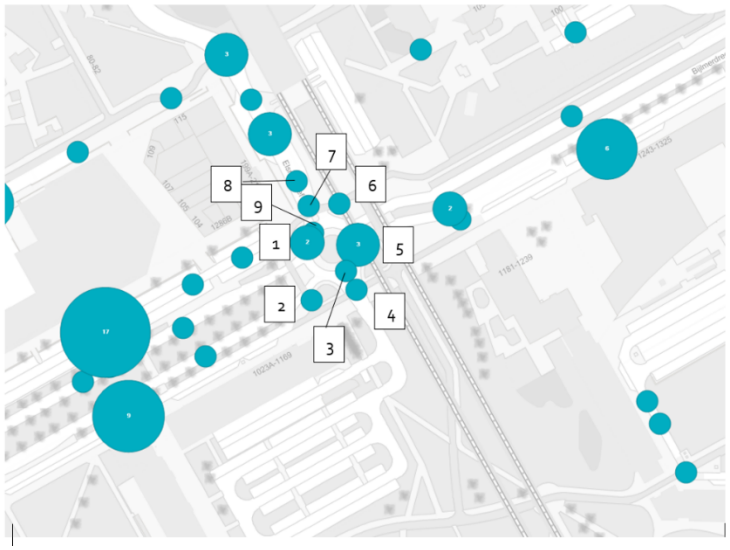
| | |
|---|---|
| | met andere maatregelen (gecombineerde aanpak). Die helpen tot 2030. Daarna lost een ongelijkvloerse verbinding tussen metrostation en winkelcentrum de problemen op. |
| *April 2023* | Ontwerp met gewijzigde toegang tot parkeerstrook (een uitvoegstrook op de Elsrijkdreef) en aanpassen hoek parkeervakken (in- en uitparkeren gaat dan makkelijker) voorgelegd aan Expertiseteam.<br>Advies Expertiseteam: negatief: Heftigheid van de ingreep versus de aard van het probleem staan niet in elkaars verhouden. Ze vrezen ongewenste en gevaarlijke manoeuvres op en nabij de rotonde waardoor alsnog terugslag op de rotonde ontstaat.<br>Verder deed het Expertiseteam een aantal ontwerpsuggesties die door het project in een eerder stadium al zijn afgewezen. |
| *Mei 2023* | Ontwerp aangepast nav behandeling in expertiseteam april 2023 (omdraaien rijrichting parkeerstrook, ev. Gecombineerd met schuinparkeren en ev extra ingang halver wege Bijlmerdreef).<br>Advies Expertiseteam: positief: met extra advies:<br>- Drempel toevoegen in het ontwerp t.p.v. het zebrapad van de nieuwe toegangsweg tussen de uitvoegstrook en ventweg.<br>- Vanwege de fysieke middenberm is het parkeerterrein onder het metroviaduct beperkt bereikbaar. Ook worden de te berijden bogen voor verkeer voor het verkeer anders wanneer deze middenberm niet mee bereden kan worden. Het project voorziet in een aangepaste uitrijhoek voor bussen, waardoor deze zonder schade te rijden de haltekom kunnen verlaten. Om te voorkomen dat er alsnog keerbewegingen kunnen ontstaan wordt de fysiek middenberm wel doorgezet tot aan het steunpunt van de oversteekplaat noordelijk van de haltekom.<br>Toevoegen van extra groen en verwijderen van de aanwezige bloembakken. Ook de materialisatie meer in lijn met hetgeen in Amsterdam gebruikelijk is. |
| *Juni 2023* | Bespreking met portefeuillehouders over een gefaseerde aanpak:<br>Fase 1 2024-2025<br>■ Aanleg van de afslag Elsrijkdreef naar ventweg Bijlmerdreef<br>■ Aanpassing van parkeervakken op de ventweg van haaks- naar steek parkeren<br>■ Continuering inzet van verkeersregelaars op zaterdag tot aan uitvoering van deze fysieke ingrepen.<br>■ Invoering betaald parkeren<br>Fase 2; 2026<br>■ Aanleg Bypass Bijlmerdreef Oost richting Bijlmerdreef West<br>Fase 3; n.t.b<br>■ Aanleg ongelijkvloerse oversteek metrostation – winkelcentrum |
| *Mei 2024* | Toetsteam (advies op aanbrengen rechtsaffer en aanpassen parkeervakken naar schuinparkeren): Negatief, het advies is om |

| | |
|---|---|
| | de verkeersproblemen stap voor stap met slimme, kleine maatregelen aan te pakken en de effecten van deze maatregelen goed te monitoren. Starten met de afsluiting van de ventweg (parkeerterrein) vanaf de rotonde met paaltjes en de ventweg 2-richting maken. |
| *Oktober 2024* | Invoering betaald parkeren |

Huidige situatie

- In de huidige situatie worden er op drukke momenten verkeersregelaars ingezet om de doorstroming te verbeteren. De kosten van deze verkeersregelaars zijn rond de € 80.000-100.000 per jaar. Deze kosten worden vanaf 2025 betaald door Verkeer en Openbare Ruimte.
- Er is nu nog geen effect op de doorstroming te zien door de invoering van het betaald parkeren in oktober 2024. Het betreft een parkeerterrein met ruim 100 plekken.
- De parkeerdruk op de parkeerstrook is gemiddeld zo'n 60%.
- De maximale capaciteit van de rotonde is bijna bereikt. Dit in combinatie met de grote hoeveelheid overstekende voetgangers vanaf het metrostation zorgt ervoor dat er naar wordt gekeken of de rotonde een grotere aanpak nodig heeft, bv in de vorm van een kruispunt. Echter zou de wenselijkheid van de aanleg van een kruising eerst moeten worden getoetst aan de koers Amsterdam maakt Ruimte.

Ongevallen




| Locatie | Datum | Betrokken partijen | Afloop | Bijzonderhed |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Za 21-08-21 | Personenauto<br>Voetganger | Gewond | |
| | Di 19-05-15 | Onbekend voertuig<br>Onbekend voertuig | Gewond | |
| 2 | Za 28-09-24 | Personenauto<br>Vast object | | 's nachts |
| 3 | Ma 06-05-24 | Personenauto<br>Personenauto | | |
| 4 | Di 16-05-17 | Bromfiets<br>Personenauto<br>Onbekend voertuig | | |
| 5 | Do 24-02-22 | Personenauto<br>Voetganger | | Bij duisternis |
| | Do 29-07-21 | Personenauto<br>Fiets | Gewond | |
| | Za 04-01-20 | Personenauto<br>Fiets | | |
| 6 | Wo 17-11-21 | Personenauto<br>Personenauto | | Bij duisternis |
| 7 | Vr 04-06-21 | Personenauto<br>Personenauto | | |
| 8 | Di 12-06-18 | Personenauto<br>Bestelauto | | |
| 9 | Di 25-11-14 | Personenauto<br>Personenauto | | Bij duisternis |

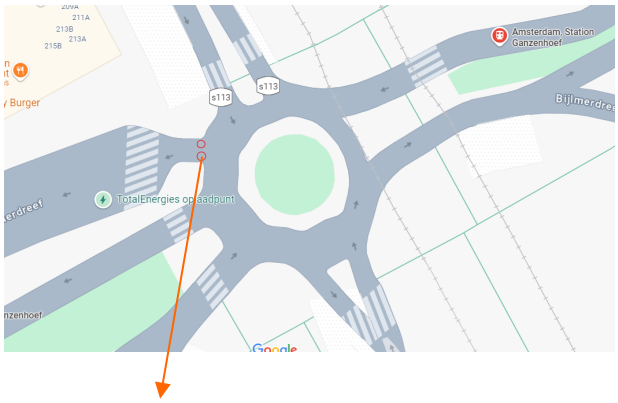
*Ongevallen tussen 2011 tot en met 2024*

Op basis van de verkeersongevallen is er vanuit het verkeersveiligheidsprogramma en de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) heeft de (omgeving) rotonde geen prioriteit. Wel wordt er op dit moment aan de oostzijde door de WBA gekeken naar de verkeersveiligheid naar aanleiding van een recent ongeval.

Negatief advies Toetsteam OR&M op aanleg nieuwe rechtsaffer (mei 2024)
In mei 2024 is op het voorgestelde ontwerp negatief geadviseerd door het Toetsteam. Het ontwerp dat is voorgelegd bestond uit een aparte rechtsaffer op de Elsrijkdreef, gecombineerd met het aanpassen van de parkeervakken naar schuinparkeren. De reden voor het negatieve advies was de grote van de ingreep zonder zeker te zijn dat deze maatregel de oplossing zou zijn voor het doorstromingsprobleem op de rotonde. Om de rechtsaffer te realiseren zou het verhoogde bordes waar het woongebouw op staat, moeten worden afgebroken/verlaagd. Het advies van het Toetsteam was om te starten met het invoeren en testen van kleine maatregelen. Zoals het plaatsen van paaltjes tussen de rotonde en de parkeerstrook zodat het autoverkeer via het Annie Romeinplein naar de parkeerstrook moet rijden.

Verkenning alternatieve maatregelen
Naar aanleiding van het advies van het Toetsteam in mei 2024 heeft het Ingenieursbureau in samenwerking met Ruimte en Duurzaamheid verkend met welke kleine, slimme maatregelen de doorstroming mogelijk kan worden verbeterd. De maatregelen die zijn verkend zijn:

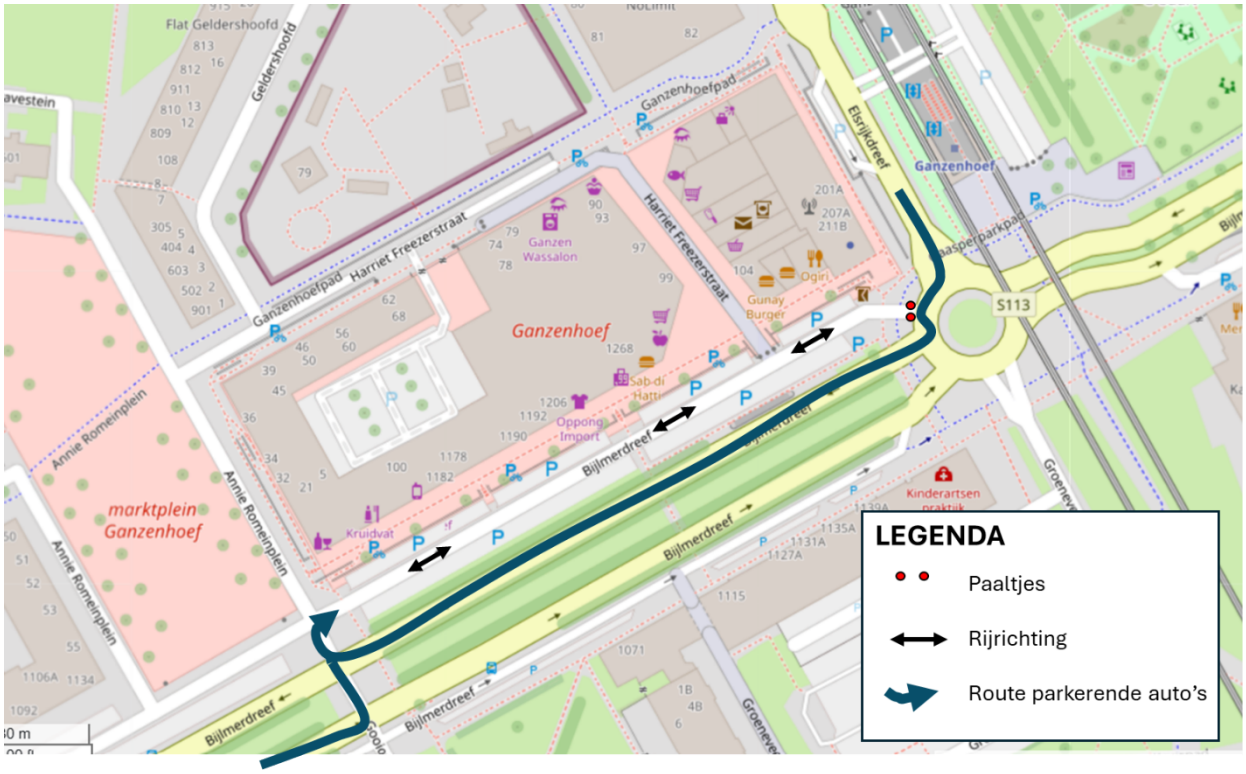
A. Het plaatsen van paaltjes op de ventweg, vanaf de rotonde.
B. In combinatie met de paaltjes: het aanleggen van een nieuwe doorsteek op de Bijlmerdreef thv de ventweg, zodat de parkeerstrook op twee manieren te bereiken is (via de doorsteek en via het Annie Romeinplein). De aanleg van een doorsteek zou dan worden gecombineerd met het omzetten van het haaksparkeren naar schuinparkeren, zodat er sneller in- en uit kan worden geparkeerd.




*Te plaatsen paaltjes tussen rotonde en ventweg*




*Te plaatsen paaltjes tussen rotonde en parkeerterrein*




*Te volgen route naar het parkeerterrein voor het autoverkeer vanaf de Elsrijkdreef en de westkant van de Bijlmerdreef*

Advies: starten met afsluiting van het parkeerterrein vanaf de rotonde
Naar aanleiding van de verkenning naar de uitvoerbaarheid, kosten en effectiviteit van de diverse kleine maatregelen adviseren wij om te starten met het plaatsen van de paaltjes. Dat betekent dat het autoverkeer vanaf het Annie Romeinplein de ventweg van de Bijlmerdreef op- en af moet rijden om te parkeren. Het conflict met de fietsers en voetgangers op de rotonde is daarmee verholpen. Om te weten of deze maatregel werkt wordt het effect van het plaatsen van deze paaltjes drie maanden gemonitord.

Onderbouwing advies

- De paaltjes/afzetting kunnen eenvoudig (lage kosten en makkelijk uitvoerbaar) worden geplaatst en indien nodig eenvoudig worden verwijderd indien dit snel is gewenst. Gedurende de eerste weken van de drie maanden blijven de verkeersregelaars aanwezig om indien nodig het verkeer in goede banen te leiden;
- Door het plaatsen van paaltjes is er een vermindering van kruisend verkeer tussen auto en fiets/voetganger;
- Omdat er negatief is geadviseerd op grote ingrepen starten we met kleine maatregelen, om zo goed te kunnen verkennen wat er wel en niet werkt;
- Er is sprake van een tijdelijke situatie (ongeveer 10 jaar), omdat er plannen zijn om dit gebied/rotonde verder te ontwikkelen. Grotere maatregelen zijn kostbaar t.o.v. van de tijd waarvoor deze maatregelen gelden. Bovendien is nog onduidelijk of grotere maatregelen de gewenste effecten hebben. Dit kan tot een desinvestering leiden;
- Het maken van een doorsteek is complex, dit door de ligging van de bushalte langs de Bijlmerdreef ter hoogte van het parkeerterrein. De bushalte zou moeten worden verplaatst en mogelijk zouden er bomen moeten worden gekapt als de bushalte zo dicht mogelijk bij de oude moet worden geplaatst. Als dit al mogelijk is, dan is het traject om dit uitgevoerd te krijgen minimaal een jaar. Mogelijk is het plaatsen van paaltjes voldoende. Als dit niet het geval is, dan kunnen andere aanvullende maatregelen worden verkend en uitgevoerd;
- Het aantal parkeerplekken op het parkeerterrein blijft gelijk;
- De nood- en hulpdiensten zijn akkoord met het plaatsen van (uitneembare paaltjes).

Risico's bij afsluiting van het parkeerterrein vanaf de rotonde

- Drukte op het Annie Romeinplein, omdat alle verkeer nu via dit plein naar het parkeerterrein moet. Dit kan op drukke momenten, bv tijdens de markt op zaterdag, ook nog leiden tot opstopping van het autoverkeer op de Bijlmerdreef;
- Doordat het parkeerterrein nog maar vanaf één zijde in te rijden is, wordt het autoverkeer tweerichting op het parkeerterrein. Hierdoor kan het in- en uitparkeren lastiger worden;
- Er zal een periode van gewenning zijn na het plaatsen van de paaltjes, waardoor er de kans bestaat dat het autoverkeer toch de afslag naar het parkeerterrein vanaf de rotonde. in wil slaan. Het is daarom van groot belang dat de paaltjes goed zichtbaar zijn en direct aan de rand van de rotonde staan, zodat de weg niet inrijdbaar is. Daarnaast moeten de paaltje niet uitneembaar zijn.

De beheersmaatregelen voor bovenstaande risico's bestaan uit de inzet van de huidige verkeersregelaars in de eerste weken na het plaatsen van de paaltjes. Daarnaast maken we afspraken met de politie dat wanneer door eventuele opstoppingen de verkeersveiligheid in het gedrang komt, we de paaltjes zsm verwijderen.

Alternatieve scenario's

Voorgesteld wordt het afsluiten van de afslag op de rotonde met paaltjes drie maanden te monitoren. Indien daaruit zou blijken dat deze oplossing onvoldoende effectief is of tot onevenredige nadelen leidt, worden de volgende alternatieve scenario's verkend:

I. Als na drie maanden blijkt dat het verkeer alsnog vastloopt op de Bijlmerdreef, parallel aan het parkeerterrein kan worden onderzocht of de middenberm van de Bijlmerdreef voor een deel kan worden gebruikt om een extra afslagvak richting Annie Romeinplein te maken. Dit kan dan zowel voor het verkeer vanaf de rotonde als voor het verkeer vanaf de westzijde van de Bijlmerdreef worden onderzocht. Om deze extra capaciteit te maken is per rijrichting ongeveer één meter extra verharding in de breedte nodig. Er moet worden onderzocht of dit kan in relatie tot de bomen;

II. Aanleggen van een doorsteek op de Bijlmerdreef naar het parkeerterrein, waarvoor de bushalte verplaatst moet worden. De toegevoegde waarde hiervan is dat niet al het autoverkeer dat wil parkeren via het Annie Romeinplein wordt geleid. Ook is hierdoor op een deel van het parkeerterrein schuinparkeren mogelijk. In- en uitparkeren gaat dan sneller dan bij haaksparkeren;

III. Uit laten voeren van een second opinion op de eerder beoogde oplossing met de aanleg van een nieuwe rechtsaffer. Het Toetseam OR&M heeft hierop negatief geadviseerd en de maatregel is naar verwachting complex en duur in de uitvoering. Ook is intern verder gekeken naar de adviezen uit het rapport van Goudappel Coffeng. Echter zijn de maatregelen die worden voorgesteld geschikt voor doorstroming, maar lost het verkeersveiligheidsprobleem niet op. Ook is de maatregel naar verwachting onvoldoende toekomstbestendig in verband met de toekomstige toename van het verkeer. Een externe second opinion kan worden uitgevoerd om deze oplossing opnieuw te beoordelen op kosten/baten/effectiviteit en eventueel alternatieven aan te dragen;

IV. Afsluiting parkeerterrein zodat hier een mooie nieuwe bestemming kan komen, zoals groen, speel- en ontmoetingsplek (afstemming met de buurt): hiervoor is onderzoek nodig naar de parkeerdruk en de effecten voor de buurt. Ook is belangrijk om dit te bekijken in de context van de gebiedsontwikkelingen in dit gebied.