Gemeente Amsterdam

Transformatie Burgemeester Röellstraat

Concept Definitief ontwerp inrichtingsplan deel B: dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit



Huidige situatie, met links de achtertuinen van de eengezinswoningen



Toekomstige situatie

Versie 2, mei 2022

Colofon

Verantwoordelijk wethouder
Dhr. E.J. de Vries, Verkeer, Vervoer, Water en Luchtkwaliteit

Opdrachtgever project
Nabila Bouabbouz, Grond en Ontwikkeling

Senior projectmanager
John van Leeuwen, Projectmanagementbureau

Projectmanager
Adri Hofstra, Ingenieursbureau

Projectgroep
Projectmanager - Adri Hofstra, Ingenieursbureau PM
Ontwerpers - Mohamed Faghloumi en Guido Nas, Ruimte en Duurzaamheid
Manager projectbeheersing - Hafid Messeria, ingenieursbureau PB&KD
Contractmanager - Jasper Smidt, Ingenieursbureau PM
Omgevingsmanager - Willeke Schrama, Ingenieursbureau PM
Technisch manager - Nenad Sinadinovic, Ingenieursbureau MV
Ondersteuning - Elma de Jong, Ingenieursbureau MV

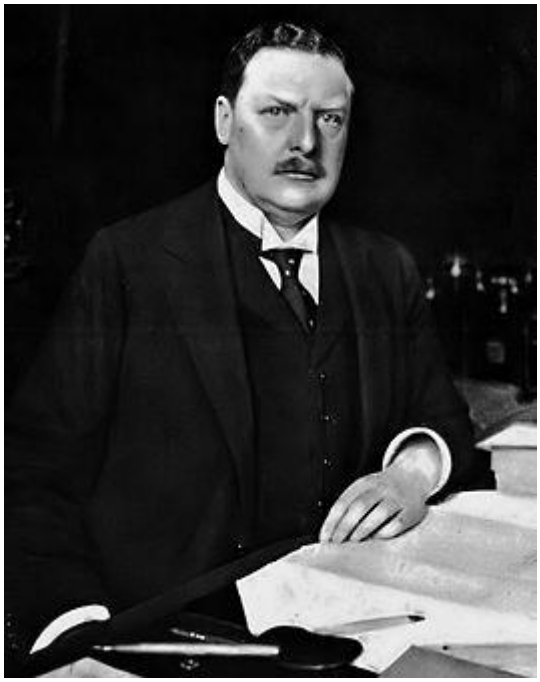
Adviesgroep
Vervoerregio Amsterdam – Titus Reijntjes
GVB/RIB –
GVB – Debora Zijdenbos
GVB – Simon de Vroege
V&OR – Onno van het Groenewoud
Beleidsmedewerker verkeer en parkeren – Lars Duin

Opdrachtgeversoverleg
Ambtelijk opdrachtgever G&O - Nabila Bouabbouz
Ambtelijk opdrachtgever V&OR – Sander Smit
GVB/RIB – Clyde Eudoxie
Vervoerregio Amsterdam – Menko Noordegraaf
GVB – Peter Tigchelaar
Projectmanager IB – Adri Hofstra
Senior Projectmanager (G&O, PMB) – John van Leeuwen

Vooraf

De Burgemeester Röellstraat is een straat in Amsterdam Nieuw-West. De straat loopt van het Lambertus Zijlplein in oostelijke richting naar metrostation Jan van Galenstraat, waar de straat overgaat in de Jan van Galenstraat. De familienaam Röell wordt uitgesproken als Reu-el, daarom staat het trema op de letter o. Een veelgemaakte fout is de uitspraak Ro-el door mensen die denken dat het trema op de e staat zoals in Joël.

De straat kreeg zijn naam in 1952 en werd vernoemd naar Antonie baron Röell (1864-1940), burgemeester van Amsterdam van 1910 tot 1915, daarna commissaris van de Koningin voor Noord-Holland.



De straat is, net als de Cornelis Lelylaan, gedeeltelijk verhoogd aangelegd met ongelijkvloerse, maar ook gelijkvloerse, kruisingen. Over de Burgemeester Cramergracht en de Burgemeester Van de Pollstraat liggen een brug en een viaduct van Piet Kramer uit 1953; brug nr. 604 staat sinds 2011 op de gemeentelijke monumentenlijst. Bij de kruising met de Slotermeerlaan is er een rotonde, het Burgemeester Röellcircuit. Het verhoogd liggende deel tussen de Burgemeester Van Leeuwenlaan en het Lambertus Zijlplein is in 2000 afgegraven en de viaducten zijn gesloopt. Sinds 2001 ligt hier een gelijkvloerse trambaan.

Tussen de Slotermeerlaan en het Lambertus Zijlplein rijdt tramlijn 13 sinds 1974. Tussen de Jan van Galenstraat en de Slotermeerlaan rijdt lijn 13 sinds 1989 door de straat.

(Bron: Wikipedia)

Inhoud

1 Inleiding
1.1 Achtergrond
1.2 Plangebied en relatie besluiten gebiedsontwikkeling
1.3 Investeringsbesluit Lodewijk van Deysselbuurt

2 Nota van Uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat
2.1 Standaard profiel
2.2 Openbaar vervoer

3 Analyse en probleemstelling huidige situatie deel B

4. Inrichtingsplan deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit
4.1 Punten uit de nota van uitgangspunten
4.2 Tekening inrichtingsplan
4.3 Kruispunten
4.3.1.Kruising met Dr. H. Colijnstraat
4.3.2 Kruising met fiets- en voetpad Eendrachtsparkstrook
4.3.3 Kruising met Burgemeester van Leeuwenlaan
4.3.4 Kruising met westzijde Burgemeester Röellcircuit
4.4. Tekening profiel
4 5. Trambaan
4.5.1 Doorstroming tram
4.6 Rijweg
4.6.1 Route nood- en hulpdiensten
4.6.2 Bermen
4.6.3 Bomen
4.7 Fietspad
4.8 Voetpad

5 Adviezen
5.1 Centrale Verkeerscommissie
5.2 Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam
5.3 Werkgroep Blackspot Amsterdam
5.4 Rainproof

Bijlagen (los bijgevoegd)
1 Tekening inrichtingsplan deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit
2 Tekening principeprofiel deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit
3 Beplantingsplan deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit
4 Bomenkaart deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit
5 Rainproof analyse en oplossingskaart Lodewijk van Deysselbuurt
6 Kruising met Burgemeester van Leeuwenlaan: tekeningen compacte kruising, grote en compacte rotonde en de afwegingstabel
7 Verslag Centrale Verkeerscommissie (CVC) d.d. 7 december 2021

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Voor de transformatie van de Burgemeester Röellstraat gelden meerdere aanleidingen. De belangrijkste is de wens om het gebied als geheel, samen met de herontwikkeling van de aangrenzende buurten te versterken en beter te laten aansluiten op de stad binnen de ring. Nieuw-West is sterk in ontwikkeling. De Burgemeester Röellstraat heeft veel potentie. Door herprofilering kan de openbare ruimte beter worden ingericht en ontstaat ruimte voor het bijbouwen van woningen.

In Koers 20-25 wordt hierover het volgende geschreven:
"Juist stadsstraten kunnen een centrale rol spelen in het faciliteren van de gemengde stad. De Burgemeester Röellstraat heeft de potentie om te transformeren van een verkeersweg tot een nieuw type stadsstraat: een straat waaraan ruimte is voor de vraag naar extra wonen, bedrijvigheid en voorzieningen".

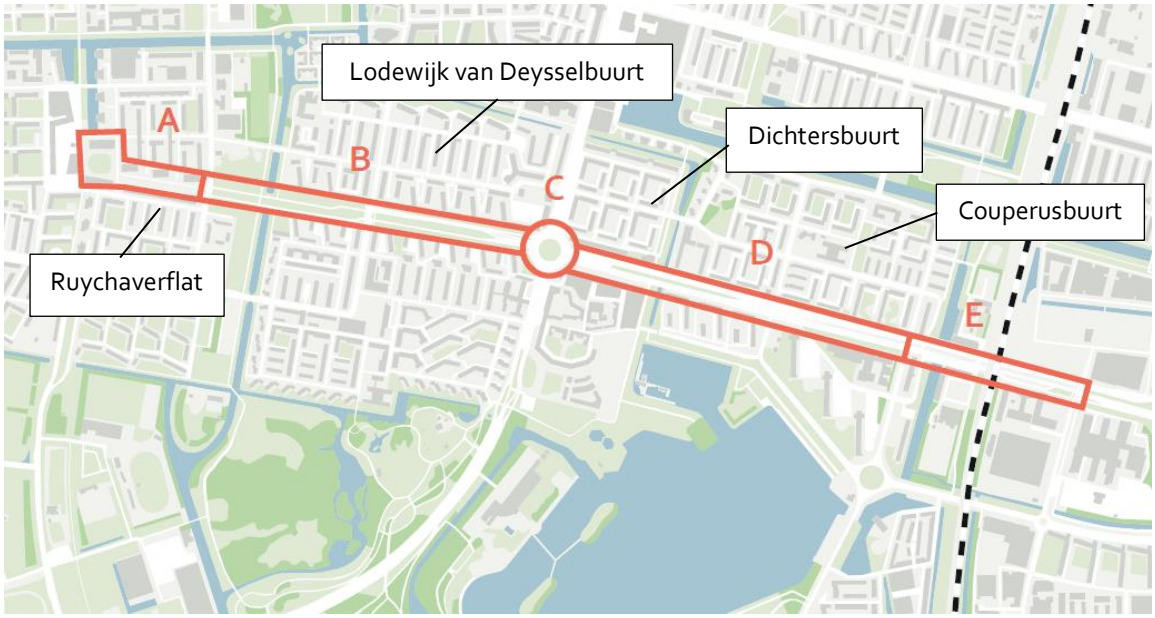
Het einddoel van het project is de herprofilering van de Burgemeester Röellstraat; om de straat om te vormen tot een aantrekkelijke stadslaan en ruimte te creëren voor nieuwbouw van ca. 1.600 woningen en (maatschappelijke) voorzieningen aan de noordzijde als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de aanliggende buurten (Louis Couperusbuurt, Dichtersbuurt en Lodewijk van Deysselbuurt). Hiermee verbetert de uitstraling, (sociale) veiligheid en verblijfskwaliteit van de straat.

Het opdrachtgeverschap ligt bij Grond en Ontwikkeling. De uitvoering van de herprofilering wordt namelijk meegenomen in de grondexploitaties en investeringsbesluiten van de betrokken ontwikkelbuurten.

1.2 Plangebied en relatie besluiten gebiedsontwikkeling

De voornaamste aanleiding voor de herprofilering van de Burgemeester Röellstraat is de vernieuwing van de naastgelegen buurten in het kader van de aanpak Ontwikkelbuurten. Vanwege deze nauwe samenhang, zowel qua planvorming als financieel, is besloten de besluitvorming over de herprofilering te koppelen aan de besluitvorming over de gebiedsontwikkelingen:

Deel A: het gedeelte Lambertus Zijlplein tot Dr. H. Colijnstraat is onderdeel van de aanpak van de Ruychaverflat.
Deel B: het gedeelte Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit is onderdeel van de aanpak van de Lodewijk van Deysselbuurt.
Deel C: het Burgemeester Röellcircuit blijft vooralsnog buiten beschouwing.
Deel D: het gedeelte Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester van de Pollstraat is onderdeel van de aanpak van de Dichtersbuurt en Couperusbuurt.



Plangebied Burgemeester Röellstraat met aanliggende gebiedsontwikkelingen

Concreet betekent dit dat de uitwerking van ieder deel van de Burgemeester Röellstraat wordt meegenomen in het investeringsbesluit van de betreffende buurtaanpak (conform de Plaberum-systematiek) en de kosten ervan worden opgenomen in de grondexploitatie van de betreffende buurtaanpak.

Een uitzondering hierop is deel E, het gedeelte Burgemeester van de Pollstraat tot Jan Tooropstraat incl. metrostation Jan van Galenstraat. Deze maakt geen onderdeel uit van de gebiedsontwikkelingen in Geuzenveld, Slotermeer, maar is wel van groot belang voor het hele gebied (en daarmee voor verschillende ontwikkelingen). Voor deel E moet daardoor de financiering op een andere manier geregeld worden. Voor deel E wordt daarom een aanvullende nota van uitgangspunten opgesteld. Dan moet ook duidelijk zijn hoe de aanpak van dit gedeelte gefinancierd en georganiseerd wordt.

1.3 Investeringsbesluit Lodewijk van Deysselbuurt

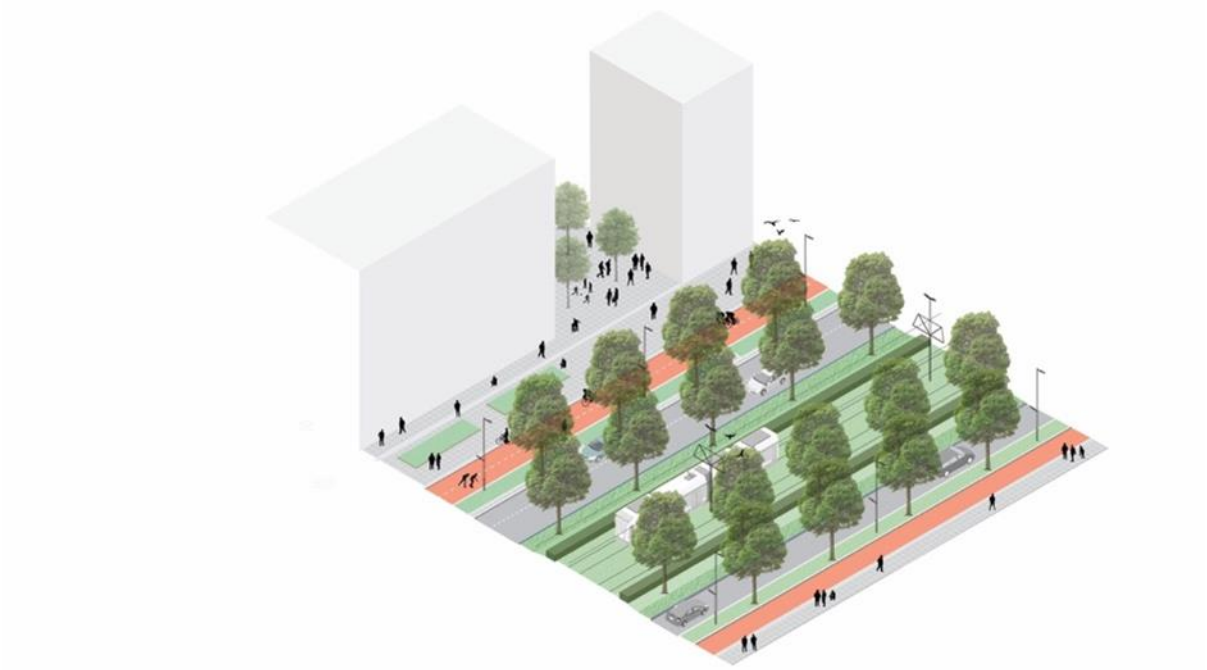
Op 22 december 2021 heeft de raad de Investeringsnota Lodewijk van Deysselbuurt en de grondexploitatie 21352 Investeringsnota Lodewijk van Deysselbuurt vastgesteld. De financiering van de herprofilering van het deel tussen de Dr. H. Colijnstraat en het Burgemeester Röellcircuit (deel B) maakt onderdeel uit van deze grondexploitatie. In de grondexploitatie is een bijdrage van ca € 1,5 mln van de VRA opgenomen.

2 Nota van Uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat

2.1 Standaard profiel

Op 20 april 2022 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat vastgesteld. Hierin worden de oplossingsrichtingen en randvoorwaarden omschreven voor de herprofilering van de straat, met als voornaamste doelen het verbeteren van de ruimtelijk kwaliteit en de veiligheid naast het minimaal gelijk houden, maar liever nog verbeteren van de doorstroming van het verkeer, met name tram en fiets. Met het vaststellen van de nota zijn de uitgangspunten vastgelegd zodat de straat zowel verkeerstechnisch als ruimtelijk in samenhang kan worden ontworpen en gerealiseerd. De belangrijkste punten van de Nota van Uitgangspunten zijn:

a. Een standaard profiel voor de gehele straat met 2-dubbele bomenrijen, een trambaan die in het gras ligt met aan weerszijden een haag en bloemrijke bermen rond de rijweg;
b. Het hiertoe verplaatsen van de trambaan en de rijweg naar het zuiden tussen Burgemeester Van Leeuwenlaan en het Röellcircuit;
c. Voor het deel Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit de maximum snelheid verlagen van 50 km/u naar 30 km/u met handhaving van 50 km per uur voor de tram;
d. Geen aanpassingen aan het Röellcircuit zelf maar wel kleine aanpassingen om circuit goed te laten aansluiten op de andere delen;
e. Het opnemen in het project van het deel Burgemeester Van de Pollstraat tot Jan Tooropstraat, incl. metrostation Jan van Galenstraat en hiervoor een aparte Nota van Uitgangspunten inclusief de financiering opstellen;
f. Ontwerp en maatvoering conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Verkeersnet, de Leidraad Centrale Verkeerscommissie (CVC) en Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen (ASVV), de principes van duurzaam veilig en de Puccinimethode en voor de tram de eisen van GVB Rail Infra Beheer (RIB).



Impressie van het standaardprofiel Burgemeester Röellstraat als groene as met de nieuwe bebouwing noordzijde

2.2 Openbaar vervoer

In de nota van uitgangspunten zijn ook een aantal punten met betrekking tot het openbaar vervoer vastgelegd. Het gaat om het verplaatsen van drie tramhaltes en het wijzigen van de route van de nachtbus. Het betreft:

a) De tramhalte Slotermeerlaan 'stad-in' verplaatsen naar de westzijde van het circuit;
b) De tramhalte Lambertus Zijlplein 'stad-in' naar het oosten verplaatsen;
c) De tramhalte Dr. H. Colijnstraat mede op verzoek van omwonenden op dit moment te handhaven en de halte 'stad-in' naar het oosten te verplaatsen;
d) De route van de nachtbus 'stad-in' te wijzigen naar De Savornin Lohmanstraat, Dr. H. Colijnstraat, Burgemeester Röellstraat.

3 Analyse en probleemstelling huidige situatie deel B

Met het verwijderen van het viaduct over de Eendrachtsparkstrook en de Dr. H. Colijnstraat is de tramlijn deels in zuidelijke richting verplaatst waardoor een slinger in de trambaan is ontstaan tussen de Burgemeester van Leeuwenlaan en de Eendrachtsparkstrook. Mede hierdoor heeft het profiel een grote overmaat met name aan de noordkant. Aan deze onbenutte groenstrook liggen eengezinswoningen met de achtertuinen aan de straat.



Huidige situatie, met links de achtertuinen van de eengezinswoningen

Van de transformatie van de Lodewijk van Deysselbuurt zullen de grootste wijzigingen plaatsvinden aan de noordzijde van de Burgemeester Röellstraat. Bij de nieuwe bebouwing van 7 bouwlagen zijn de voorkanten gericht op de straat. De nieuwbouw bestaat uit woningen met bij de kruisingen voorzieningen in de plint. Parkeren langs deze zijde van de Burgemeester Röellstraat is gewenst vanwege de bereikbaarheid van voorzieningen in de plint en de parkeerbalans voor de Lodewijk van Deysselbuurt.

De rijweg voor de auto wordt ervaren als druk waarbij de maximumsnelheid nogal eens wordt overschreden. Vooral bij het kruispunt met de Burgemeester van Leeuwenlaan is de snelheid een probleem. De kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan is aangemerkt als een blackspot en al enkele malen aangepakt, maar nog steeds verkeersonveilig. Ook de oversteekplaats (fiets en voetgangers) aan de westzijde van de rotonde is geschouwd door de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA), naar aanleiding van een aantal ongelukken.

Doordat de slinger vlak naast de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan ligt, beperkt dit het overzicht op de kruising. Ook is het door de slinger niet mogelijk om een verkeersdrempel vlak voor het zebrapad te leggen. Verder is de slinger nadelig voor de doorstroming van de tram en het onderhoud van de tramrails.

Tussen Dr. H. Colijnstraat en de Burgemeester van Leeuwenlaan voldoet het trottoir aan de zuidzijde niet aan de norm: het trottoir is hier grotendeels maar 1,5m breed. Ook ligt hier aan weerszijde van de weg een 1-richtingsfietspad van ca 2,4om breed. Tussen de Burgemeester van Leeuwenlaan en het circuit ligt aan weerszijde een 2-richtingsfietspad, waarvan de noordelijke 3,85m breed is en de zuidelijke 3,5m. Alle fietspaden voldoen hiermee niet aan de CVC-leidraad.

Op het traject bevinden zich 3 tramhaltes: Dr. H. Colijnstraat, Burgemeester van Leeuwenlaan en Slotermeerlaan. Deze moeten worden aangepast aan de toegankelijkheidseisen, dat betekent o.a. dat ze verhoogd en verbreed moeten worden. De haltes Dr. H. Colijnstraat en Burgemeester van Leeuwenlaan liggen voor de kruising. De haltes bij de Slotermeerlaan liggen na de kruising aan twee zijden van het Röellcircuit. Door de grote afmeting van de rotonde liggen deze ver uit elkaar. Dit leidt tot minder herkenbaarheid, en lange loopafstanden tussen haltes en voorzieningen. De belangrijkste voorzieningen en verdichting vinden plaats aan de westzijde van het circuit. Aan deze kant is de oversteek voor voetgangers ook beter omdat deze aanzienlijk minder autoverkeer kruist, dan aan de oostzijde.

De huidige bushaltes gekoppeld aan de tramhaltes worden alleen door de nachtbus richting stad in gebruikt. De overstapwaarde van bus op tram en de verkeershinder bij haltering op de rijweg is miniem, waardoor hier ruimte kan worden bespaard.

Onderdelen verkeersnetwerk

- Plusnet voetgangers (Eendrachtspark)
- Plusnet fiets
- Plusnet tram

Opgave

- Versmalling profiel ten behoeve van woningbouw Lodewijk Van Deysselbuurt.
- Verbeteren veiligheid kruisingen.
- Verbreden trottoirs en fietspaden.
- Aanleg langsparkeerplaatsen noordzijde.
- Verbeteren toegankelijkheid en sociale veiligheid tramhaltes.
- Verminderen rijtijd tram.

4 Inrichtingsplan deel B

4.1 Punten uit de nota van uitgangspunten

In de nota van uitgangspunten zijn een aantal punten vastgelegd die specifiek betrekking hebben op deel B en in het inrichtingsplan opgenomen moeten worden. Het betreft:

a. Het verplaatsen van de trambaan en de rijweg naar het zuiden tussen Burgemeester Van Leeuwenlaan en het Röellcircuit;
b. Voor het deel Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit de maximum snelheid verlagen van 50 km/u naar 30 km/u met handhaving van 50 km per uur voor de tram;
c. De tramhalte Slotermeerlaan 'stad-in' verplaatsen naar de westzijde van het circuit;
d. De tramhalte Dr. H. Colijnstraat mede op verzoek van omwonenden op dit moment te handhaven en de halte 'stad-in' naar het oosten te verplaatsen;
e. De route van de nachtbus 'stad-in' te wijzigen naar De Savornin Lohmanstraat, Dr. H. Colijnstraat, Burgemeester Röellstraat.

Daarnaast zijn de volgende randvoorwaarden van belang:

Verkeersveiligheid

1. Ontwerp en maatvoering moeten leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid, vooral bij de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan.
2. De tramveiligheid (Wet Lokaal Spoor) dient verbeterd te worden.
3. De voetgangersoversteekplaatsen dienen te voldoen aan de vereisten waaronder toegankelijkheid met of zonder steunpunten die horen bij de intensiteit van langzaam verkeer versus gemotoriseerd verkeer.

Voetgangers

4. Het trottoir dient aan beide zijden geschikt te zijn voor voetgangers en mensen met een beperking.
5. Handhaven van het aantal en locatie van de voetgangersoversteekplaatsen (VOP's).

Fietsers

6. De gehele straat is Plusnet Fiets. Dit betekent dat de doorstroming van de fiets minimaal gelijk moet blijven, maar bij voorkeur moet worden verbeterd.
7. Fietspaden van minimaal 2,5 meter breed, in rood asfalt.

Openbaar Vervoer

8. De gehele straat is Plusnet Tram. De herinrichting dient te zorgen voor een verbetering van de doorstroming hiervan.
9. Alle Ov-haltes moeten voldoen aan de toegankelijkheidseisen.
10. De minimale lengte van de tramhaltes is 31 meter voor deel B.
11. De minimale breedte van de tramhaltes is 2,70 meter.

Gemotoriseerd Verkeer

12. Uitgangspunt is de verkeersprognose 2040 (VRA model) conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West.
13. Deel B is geen calamiteitenroute, maar wel een alternatieve route voor nood- en hulpdiensten richting Geuzenveld. Het streven is daarom ook dit deel te laten voldoen aan de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid.

4.2 Tekening inrichtingsplan

Zie bijlage 1 voor een tekening van het inrichtingsplan die vergroot en verkleind kan worden.
De verschillende onderdelen van het inrichtingsplan worden hierna afzonderlijk besproken.

4.3 Kruispunten

In deel B kruist de Burgemeester Röellstraat van west naar oost, met de Dr. H. Colijnstraat, met fiets- en voetpad Eendrachtsparkstrook, met de Burgemeester van Leeuwenlaan en met de westzijde van het Burgemeester Röellcircuit.

4.3.1 Kruising met Dr. H. Colijnstraat

De situatie verandert hier omdat de tramhalte 'stad-in' verplaatst wordt van de west- naar de oostzijde van de kruising. Dit is het gevolg van het naar het oosten opschuiven van de halte 'stad-in' op het Lambertus Zijlplein. De halte komt nu tegenover de halte 'stad-uit' te liggen.
Daarnaast komt in de Dr. H. Colijnstraat vlak voor de kruising de nieuwe halte van de nachtbusroute 'stad-in' te liggen. De busroute is verlegd van de Burgemeester van Leeuwenlaan naar de Dr. H. Colijnstraat.

De huidige Verkeers Regel Installatie (VRI) die de tram voorrang geeft op het andere verkeer blijft gehandhaafd.

De tramhaltes zijn 31 meter lang, 2,70 meter breed en zijn bereikbaar via een zebrapad met blindegeleiding. Daarmee voldoen de tramhaltes aan de toegankelijkheidseisen. Ook de halte van de nachtbus is toegankelijk via een zebrapad met blindegeleiding en voldoet daarmee aan de toegankelijkheidseisen.

4.3.2 Kruising met fiets- en voetpad Eendrachtsparkstrook

Hier verandert de situatie niet. De huidige Tram Waarschuwings Installatie (TWI) blijft gehandhaafd. De zichtlijnen van de voetgangersoversteekplaats zijn geoptimaliseerd.

4.3.3 Kruising met Burgemeester van Leeuwenlaan

Deze kruising is aangemerkt als blackspot. Met het rechttrekken van de trambaan en de rijweg en het verleggen van de nachtbusroute wordt het hele profiel aangepakt en zijn de mogelijkheden om de kruising verkeersveilig in te richten maximaal. In het verleden is steeds het advies gegeven om een rotonde te maken. In totaal zijn drie varianten onderzocht: compacte kruising, compacte rotonde en grote rotonde. Gekozen is voor de compacte kruising als de meest optimale oplossing voor deze situatie, zowel wat betreft verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit als doorstroming OV en fiets (oost-west).

De pluspunten van de compacte kruising zijn:

- Compactheid en overzichtelijkheid van de kruising zijn de belangrijkste pluspunten van deze oplossing. Het lost de huidige wirwar van steunpunten en de kruising van twee 50 km/u wegen op.
- De inritconstructies in de Burgemeester van Leeuwenlaan zorgen er voor dat de voetgangers en fietsers in oost-west richting volledig in de voorrang komen. Tevens remmen zij de snelheid voor afslaand verkeer. In de huidige situatie een belangrijke knelpunt voor een verkeersveilige kruising.

- De voetgangersoversteekplaatsen in noord-zuid richting komen op plateaus waardoor de snelheid voor auto's rechtdoor wordt geremd en de verkeersveiligheid van de voetgangersoversteekplaats maximaal wordt gewaarborgd.
- Daarnaast worden drempels geplaats op de Burgemeester Röellstraat als extra snelheidsremmende maatregel.
- Zowel fietsers als voetgangers in noord-zuid richting hoeven niet tot nauwelijks van de rechte lijn (noord-zuid) af te wijken.
- Goede doorstroming voor tram en nood- en hulpdiensten. Geen tot nauwelijks risico voor opstoppingen.
- Maximaal behoud groen- en bomen structuur. Beste stedenbouwkundig inpassing.

De compacte rotonde is afgevallen vanwege belemmering doorstroming nood- en hulpdiensten omdat de tram niet volledig op het middeneiland past en de beperkte opstelruimte voor auto's. Daarnaast is de snelheidsremming beperkt vanwege beperkte visuele onderbreking.
De nadelen van de compacte rotonde kunnen in de grote rotonde opgelost worden. Maar de grote rotonde heeft als nadeel:

- Zowel fietsers als voetgangers in noord-zuid richting moeten een omweg maken met risico van afsnijden of tegen rijrichting in fietsen.
- 2-richtingenfietspad aan noordzijde past niet in rotonde en leidt tot verwarring.
- Aantasting van groen- en bomenstructuur. Minder goede stedenbouwkundige inpassing.
- Het voet- en fietspad in oost-west richting wordt onderbroken waardoor in die richting conflict met het afslaand verkeer blijft. Een belangrijk knelpunt in de huidige situatie.

Zie bijlage 6 voor de tekeningen van de compacte en grote rotonde en de afwegingstabel.

De tramhaltes blijven voor de kruising liggen. Dit is gewenst vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid. De haltes zijn 31 meter lang, 2,70 meter breed en zijn bereikbaar via een zebrapad met blindegeleiding. In de nieuwe situatie (nu is dat niet het geval) wordt de zebra net als bij de kruising met de Dr. H. Colijnstraat en de kruising met de westzijde van het Burgemeester Röellcircuit doorgetrokken over de trambaan. Daarmee wordt ook op deze kruising voldaan aan de toegankelijkheidseisen. Daarnaast geldt dat anders de afstand naar andere zebra's te groot wordt voor slechtzienden en mindervaliden.

Doordat de zebra wordt doorgetrokken over de trambaan is het niet mogelijk de huidige TWI te handhaven. De TWI wordt vervangen door een zogenoemde tweelicht VRI die de tram voorrang geeft op het andere verkeer. Het is dezelfde VRI als toegepast wordt bij de kruising met de Dr. H. Colijnstraat en de kruising met de westzijde van het Burgemeester Röellcircuit.

Het vervangen van de TWI door een tweelicht VRI heeft geen nadelige gevolgen voor de doorstroming van de tram omdat de werking van beide gelijk is. Beide geven de tram voorrang op het andere verkeer. Bij storing in de installatie is dat anders. Bij storing in de TWI blijft de tram in de voorrang. Bij storing in de VRI neemt de zebra de voorrang over en moet de tram stoppen als iemand oversteekt.
Het vervangen van de TWI door een tweelicht VRI brengt wel extra kosten met zich mee t.o.v. het verplaatsen van de TWI van circa € 110.000 (+ of – 20%).

4.3.4 Kruising met westzijde Burgemeester Röellcircuit

De situatie verandert hier omdat tramhalte 'stad-in' wordt verplaatst naar de westzijde van het circuit en zo voor de kruising komt te liggen. Dit is beter voor de verkeersveiligheid. De halte komt zo centraler te liggen ten opzichte van de winkels en supermarkt aan de westzijde van de Slotermeerlaan. Ook is aan de westzijde minder kruisend autoverkeer dan aan de oostzijde, waardoor zowel de verkeersveiligheid voor de voetgangers aan de westzijde als de doorstroming voor de auto's aan de oostzijde verbeteren.

Vanwege de ligging van de supermarkt is er veel fietsverkeer van zuid naar noord. Daarom wordt het 1-richtingfietspad aan de westzijde van het circuit omgezet in een 2-richtingenfietspad. Hiermee ontstaat een veilige oplossing voor het fietsverkeer dat hier nu regelmatig tegen de richting in rijdt.
Vanwege veiligheid komen het fietspad en de voetgangersoversteek op een plateau te liggen.

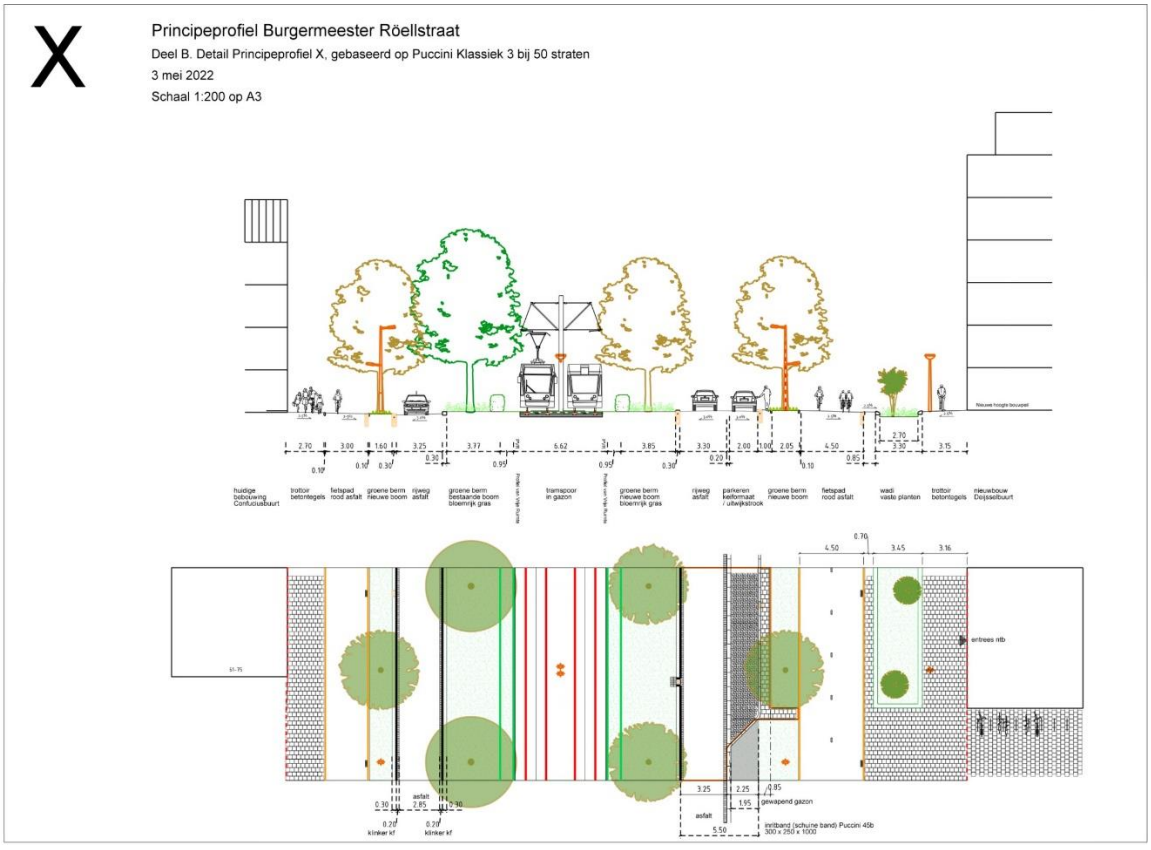
Verder wordt het fietspad aan noordkant in westelijke richting opgeschoven zodat van de rotonde afslaande auto's haaks op het fietspad komen te staan waardoor hun zicht op de fietser verbeterd t.o.v. huidige situatie. Daarnaast wordt de auto eerder gedwongen om voor te sorteren op rechts afslaan (verlengen 'oor').

De huidige Verkeers Regel Installatie (VRI) die de tram voorrang geeft op het andere verkeer blijft gehandhaafd. Evenals de halte van de nachtbus 'stad-in' die voor de kruising met het circuit blijft liggen.

De tramhaltes zijn 31 meter lang, 2,70 meter breed en zijn bereikbaar via een zebrapad. Daarmee voldoen de tramhaltes aan de toegankelijkheidseisen. Ook de halte van de nachtbus is toegankelijk via een zebrapad met blindegeleiding en voldoet daarmee aan de toegankelijkheidseisen.

4.4 Tekening wegprofiel

Het inrichtingsplan gaat uit van het standaard profiel voor de hele straat met 2-dubbele bomenrijen, een trambaan die in gras ligt met aan weerszijden een haag en bloemrijke bermen rond de rijweg.



Zie bijlage 2 voor een tekening van het principeprofiel die vergroot en verkleind kan worden.

4.5 Trambaan

De trambaan tussen Burgemeester van Leeuwenlaan en het Röellcircuit wordt circa 6 meter naar het zuiden geschoven. Daarmee verdwijnt de slinger net ten westen van de kruising met de Burgemeester

van Leeuwenlaan en ontstaat voor heel deel B een continue wegprofiel. In de brede, groene middenberm liggen de tramrails in het gras. De tramzone wordt door twee gemengde hagen omzoomd. Een deel van de hagen moet opnieuw worden aangeplant vanwege het verleggen van de trambaan.

Gekozen is voor een Zeeuwse haag die bestaat uit meidoorn, sleedoorn en veldesdoorn. De struiken bloeien afwisselend gedurende het jaar en geven bessen. De Zeeuwse haag biedt ook een schuilplaats voor vogels. Zie verder bijlage 3, het beplantingsplan.

4.5.1 Doorstroming tram

Eén van de uitgangspunten is het verbeteren van de doorstroming van de tram. Onderzocht is hoe de voorgestelde inrichting voor deel B de doorstroming van de tram tussen aansluiting Jan Tooropstraat en eindpunt Lambertus Zijlplein beïnvloed. De doorstroming van de tram wordt deels verbeterd.

'Stad-uit' wordt over het hele traject, tussen aansluiting Jan Tooropstraat en eindpunt Lambertus Zijlplein, een reistijdwinst van 15,5 sec. behaald. Dit komt primair door het verwijderen van de slinger bij de Burgemeester van Leeuwenlaan (winst 9,5 sec.). Ook het verwijderen van een kleine slinger aan de westzijde bij het circuit levert winst op (3 sec.). Daarnaast wordt elders op het traject nog een winst van 3 sec. geboekt.

'Stad-in' wordt over het hele traject gemeten geen reistijdwinst behaald. Het verplaatsen van de tramhaltes bij de Dr. H. Colijnstraat en bij het circuit leiden tot een reistijdverlies van 11,6 sec. Reistijdwinst wordt behaald door het verwijderen van de slinger in deel B (5,9 sec.) en het verplaatsen van eindhalte 'stad-in' bij het Lambertus Zijlplein (4,6 sec.). Daarnaast wordt elders op het traject nog een winst van 2,2 sec. geboekt.

4.6 Rijweg

Aan weerszijden van de brede, groene middenberm met trambaan liggen de twee gescheiden rijbanen die elk door twee rijen laanbomen worden begeleid. Ook de rijbanen worden rechtgetrokken en schuiven tussen Burgemeester Van Leeuwenlaan en het Röellcircuit circa 6 meter naar het zuiden.

In de nota van uitgangspunten is voor deel B vastgesteld om de maximum snelheid te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u met handhaving van 50 km per uur voor de tram. Rijbaan 'stad-uit' en 'stad-in' zijn 3,25 meter breed waarmee uitvoering gegeven wordt aan de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar – 30km/u in de stad' waarmee de raad op 22 december 2021 heeft ingestemd (GOW30). Verder worden snelheidbeperkende drempels aangebracht.

Aan de noordzijde van de weg wordt langsparkeren gerealiseerd voor de nieuwbouw in de Van Deysselbuurt en voor de voorzieningen die zijn gelegen aan de Burgemeester Röellstraat. Er komt vanaf de Burgemeester Röellstraat geen directe aansluiting op de parkeergarages van de nieuwbouw. Een dergelijke aansluiting komt de doorstroming op de Burgemeester Röellstraat niet ten goede en bovendien is het niet gewenst om de trambaan te kruisen.

4.6.1 Route nood- en hulpdiensten

Deel B is geen calamiteitenroute, maar wel een alternatieve route voor nood- en hulpdiensten richting Geuzenveld. Op verzoek van de brandweer is daarom het streven ook dit deel te laten voldoen aan de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid. Voldoen aan deze handreiking betekent dat over de hele lengte van deel B 'stad-uit' een rijbaan van 5,5 meter breedte beschikbaar is. Dit is niet haalbaar.

In het inrichtingsplan zijn in de strook met langsparkeren langs de Lodewijk van Deysselbuurt uitwijkplaatsen voor circa 35 auto's opgenomen om uit te wijken voor de brandweer. Op deze uitwijkplaatsen is de wegbreedte 3,25 (rijbaan) + 2,25 (uitwijk) = 5,5 meter. Deze plaatsen voldoen

daarmee aan de handreiking. Ten opzichte van de huidige situatie is dit een verbetering omdat nu nergens op deel B 'stad-uit' een breedte van 5,5 meter beschikbaar is.

De brandweer toetst alleen op staand beleid en daarin is GOW30 nog niet verwerkt. De brandweer constateert dat de uitwijkplaatsen een verbetering zijn t.o.v. de huidige situatie maar dat niet voldaan wordt aan het staande beleid, de handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid.

4.6.2 Bermen

De groene bermen krijgen een bloemrijke beplanting van vaste planten en zaaimengsels van inheemse bloemen en kruiden, wat gunstig is voor bijen en andere insecten. Om de biodiversiteit van de grazige en kruidige vegetatie in de bermen te verhogen, wordt het tijdstip van het maaibeheer aangepast aan de aanwezige vegetatie. Zie verder bijlage 3, het beplantingsplan. Onderzocht zal worden of deze groene bermen tevens als infiltratiezone van het regenwater kunnen worden ingericht. Hierbij wordt rekening gehouden met de benodigde uitwijkmogelijkheden voor nood- en hulpdiensten en strooizout in de winter.

4.6.3. Bomen

Vanwege het verleggen van de trambaan en de rijweg kan alleen de bomenrij, tussen rijbaan en fietspad 'stad-in' volledig worden gehandhaafd. De overige drie bomenrijen moeten deels worden gekapt. Drie nieuwe bomenrijen moeten worden toegevoegd. Van de drie nieuwe rijen zal om de continuïteit te benadrukken één rij bestaan uit Moseik. De andere twee rijen zullen bestaan uit Lauriereik of Wilgbladige eik omdat deze tot nu toe niet gevoelig zijn voor de eikenprocessierups. Zie verder bijlage 4, de bomenkaart.

4.7 Fietspad

De fietspaden worden verbreed, conform de leidraad CVC. Daarbij is het van belang dat snorfietsers op het fietspad rijden (en dus niet op de rijbaan), aangezien de hele straat buiten de ring A10 ligt. Gezien de snelheid van snorfietsen en andere licht elektrische voertuigen worden snelheidsremmers aangebracht bij de kruisingen.

Aan de noordkant van de Burgemeester Röellstraat wordt het vrij liggend fietspad in 2-richtingen, doorgetrokken tot het fietspad door de Eendrachtsparkstrook en wordt verbreed van 3,5 meter naar 4,5 meter. Hiertoe zal de duiker bij de Eendrachtsparkstrook worden verbreed.

Het fietspad tussen de Burgemeester van Leeuwenlaan en het circuit, aan de zuidzijde, wordt omgezet van 2-richtingen naar 1-richting. Dit is nodig vanwege het verleggen van de trambaan, het verbreden van het trottoir naar de minimale breedte en het behoud van de bomen. Een 2-richtingfietspad is hier dan niet meer inpasbaar, conform de huidige voorschriften. Aan de zuidkant komt over de volle lengte een 1-richtingfietspad, van 2,5 tot 3 meter breed. Fietsers kunnen in de oost-west richting via de Descartesstraat fietsen.

Bij het Burgemeester Röellcircuit komt een dubbelzijdig fietspad aan de westkant van het circuit in verband met een goede fietsverbinding met de zuidkant van de Slotermeerlaan. Hiermee ontstaat een veilige oplossing voor het fietsverkeer dat hier nu regelmatig tegen de richting in rijdt.

De doorstroming van de fiets verbeterd doordat de fietsers bij de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan volledig in de voorrang zijn vanwege de inritconstructies in de Burgemeester van Leeuwenlaan.

Alle fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt.

4.8 Voetpad

Een brede stoepzone voor de nieuwbouw van de Van Deysselbuurt geeft ruimte voor nadere invulling afhankelijk van de functies in de nieuwe plinten. Bij woningen valt te denken aan een groene invulling met extra regeninfiltratie voorzieningen. Bij plinten met voorzieningen is ruimte voor flexibel in te richten verharding voor terrassen, uitstalling, fietsenstalling e.d. Vanwege het toevoegen van woningen en voorzieningen in de plint moet rekening gehouden worden met fietsparkeren voor bezoekers. Bij het inpassen van fietsparkeervoorzieningen is de nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' leidend. Op dit moment is niet bekend welke functies, voorzieningen zich zullen vestigen in de plint. Omdat de norm niet voor alle functies, voorzieningen gelijk is, kan nu niet aangegeven worden hoeveel fietsparkeervoorzieningen nodig zijn. Voor bezoekers van woningen geldt als richtlijn 0,5 parkeerplek per woning.

Het faciliteren van fietsparkeren voor bewoners in de openbare ruimte is niet nodig en ook niet wenselijk. Voor de nieuwbouwwoningen die aan de Burgemeester Röellstraat komen geldt de verplichting dat inpandige fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden voor de woningen. Deze moeten goed en makkelijk bereikbaar zijn vanaf de straat zodat bewoners hun fiets niet op straat parkeren.

Aan de zuidzijde wordt het trottoir verbreed en verbetert zodat deze voldoet aan de CVC-leidraad. Hiervoor wordt de ruimte gebruikt die vrijkomt door het omzetten van het 2-richtingenfietspad naar 1-richtingfietspad.

5 Adviezen

5.1 Werkgroep Blackspot Amsterdam

De kruising van de Burgemeester Röellstraat en de Burgemeester van Leeuwenlaan is in het verleden aangemerkt als blackspot. Voor de WBA is voor de lange termijn steeds het advies geweest een rotonde te maken zoals bij het Hugo de Grootplein.

Op 2 juni en 5 juli 2021 is met de WBA gesproken over de drie varianten voor de kruising: compacte kruising, compacte rotonde en grote rotonde. Mede in overleg met de WBA is een afwegingstabel opgesteld voor de drie varianten; zie bijlage 6.
Samengevat kwam uit de gesprekken met de WBA naar voren dat op de Burgemeester Röellstraat het probleem speelt van de snelheidsremming. Bij de grote rotonde is sprake van een fysieke onderbreking in rechte oost-west lijn waardoor de snelheid wordt geremd. Bij de compacte kruising en compacte rotonde wordt die rechte lijn niet tot nauwelijks onderbroken en zijn snelheidsremmers op de Burgemeester Röellstraat nodig. De variant compacte kruising is beter dan de huidige situatie en goed bespreekbaar. De compacte kruising is echter ook vergelijkbaar met de huidige situatie. Een rotonde kan aanvoelen als dat er wat meer aan gedaan wordt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Alle varianten moeten aan omwonenden worden gepresenteerd en uitgelegd.

Op basis van de afwegingstabel is in het DO gekozen voor de compacte kruising.

5.2 Centrale Verkeerscommissie

Op 7 december 2021 is het VO besproken in de CVC. Daarnaast is op 2 juni en 25 augustus 2021 overleg gevoerd met leden van de CVC over deelaspecten.

De CVC heeft op 7 december 2021 positief geadviseerd ten aanzien van het VO voor deel B. de belangrijkste opmerkingen hierbij waren:

- De meerderheid van de CVC adviseert om de zebra op de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan door te trekken over de trambaan en te bekijken of een VRI toegepast moet worden. Dit advies is overgenomen en uitgewerkt in het DO.
- Goed kijken naar het aantal en de plaats van de drempels. Bij voorkeur busvriendelijke drempels toepassen. Dit advies is overgenomen.
- Het fietspad langs de zuidzijde bij voorkeur in twee richtingen faciliteren en een optimalisatieslag toepassen. Dit advies is niet overgenomen. Een 2-richtingfietspad is met name vanwege het verleggen van trambaan en rijweg naar het zuiden, niet meer inpasbaar conform de huidige voorschriften.

5.3 Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam

Op 25 november 2021 en 17 maart 2022 is het VO besproken in de WVA. Op 25 november 2021 is de WVA akkoord gegaan met het handhaven van de tweelicht VRI tram t.o.v. ander verkeer bij de kruising met de Dr. H. Colijnstraat en bij de kruising met de westzijde van het Röellcircuit. Ook is de WVA akkoord gegaan met behoud van de TWI t.o.v. ander verkeer bij de kruising met de Burgemeester Röellstraat.

Op 17 maart 2022 is de solitaire oversteekplaats bij het Eendrachtspark met TWI besproken. Deze ontbrak op de tekening bij de bespreking in de WVA op 25 november 2021. De WVA is akkoord gegaan met handhaving van de TWI.
Daarnaast is op 17 maart 2022 het nieuwe voorstel met een tweelicht VRI tram t.o.v. ander verkeer voor de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan besproken. De WVA is niet akkoord met het

ombouwen naar een tweelichter VRI. Hoewel in de leidraad CVC staat dat geleidelijnen niet i.c.m. een TWI worden aangelegd, wordt dit in andere steden wel gedaan. Dit is dus onvoldoende reden om een zebra met VRI aan te leggen. Uit de toetsing blijkt ook niet dat een VRI wenselijk of noodzakelijk is. De onderbouwing ontbreekt verder dat door het plaatsen van een VRI de situatie veiliger wordt dan de huidige situatie met TWI. Het ombouwen van een TWI naar een VRI kost bovendien extra geld voor rekening van het project. Technisch is het niet onmogelijk, maar het biedt geen aantoonbare verbetering voor de verkeersveiligheid.

Op 12 april 2022 heeft de safety board geadviseerd om een zebra van gevel tot gevel aan te leggen, geregeld met een VRI.

Ook het GVB is akkoord met een VRI mits financieel haalbaar.

In het DO is gekozen voor de zebra over trambaan met een tweelicht VRI. Zo wordt voldaan aan de toegankelijkheidseisen voor de tramhaltes, een belangrijk uitgangspunt uit de NvU. T.o.v. het verbeteren van de doorstroming van de tram (een ander belangrijk uitgangspunt uit de NvU) scoren zowel TWI als tweelicht VRI neutraal omdat de werking van beide identiek is. Wel brengt deze keuze meerkosten met zich mee van circa € 110.000 (+ of – 20%). Bij de keuze is gebruik gemaakt van de volgende afwegingstabel.

	Zebra over trambaan+tweelicht VRI		**Geen zebra over trambaan, maar kanalisatiestrepen+TWI**	
Verbeteren verkeerveiligheid voetganger op kruising	Neutraal + (als de VRI storing heeft, neemt de zebra de voorrang over)	+	Neutraal	
Verbeteren verkeersveiligheid fietser op kruising	Neutraal		Neutraal	
Tramhaltes toegankelijk	Positief (voldoet aan leidraad CVC 6.19 richtlijn Toegankelijke Solitaire Tramhaltes)	+	Negatief (voldoet niet aan leidraad CVC)	-
Doorstroming tram verbeterd	Neutraal (werking tweelicht VRI identiek aan TWI)		Neutraal (werking TWI identiek aan tweelicht VRI)	
VRI toets*	Positief (technisch niet onmogelijk)	+	Positief	+
Kosten	€ 110.000 (+ of – 20%) meerkosten t.o.v. TWI	_	kosten verplaatsing masten, verleggen en aanleggen bekabeling.	+
	3 positief (+); 1 negatief (-); 1 neutraal		**2 positief (+); 1 negatief (-); 2 neutraal**	

* In de notitie 'VRI-toetsen Burgemeester Röellstraat'(09-03-2021) staat voor dit kruispunt dat een VRI in ochtendspits ongewenst is en in avondspits niet ongewenst maar ook niet noodzakelijk is. Het gaat in de notitie om een volledige VRI en is hier dus niet van toepassing. De variant van een tweelicht VRI is niet onderzocht. Omdat de tweelicht VRI altijd op groen staat en alleen op rood wanneer de tram rijdt, is de werking identiek aan de TWI.

5.4 Amsterdam Rainproof

Voor de Lodewijk van Deysselbuurt is een Rainproof analyse & oplossingenkaart gemaakt. De Burgemeester Röellstraat is hierin opgenomen als een waterbergende straat. In het inrichtingsplan is hiermee rekening gehouden. Zie bijlage 5 voor de volledige analyse en oplossingenkaart.