NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

Transformatie Burgemeester Röellstraat







Versie 3.5, december 2021

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
Manager projectbeheersing – Ronald Groot/Michiel Dubbelaar, ingenieursbureau PB&KD
Contractmanager – Jasper Smidt, ingenieursbureau
Omgevingsmanager – Willeke Schrama, ingenieursbureau
Technisch manager – Nenad Sinadinovic, ingenieursbureau
Ondersteuning – Elma de Jong, ingenieursbureau

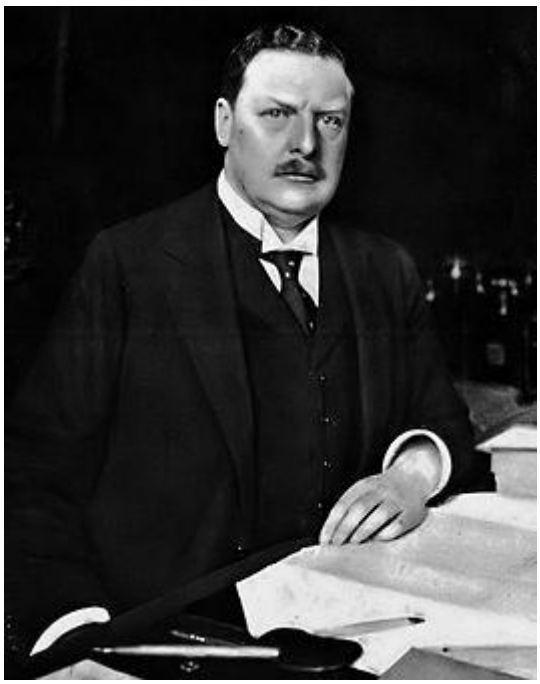
Adviesgroep
Vervoerregio Amsterdam – Titus Reijntjes
MET – Alex Muller
GVB – Debora Zijdenbos
GVB – Simon de Vroege
V&OR – Onno van het Groenewoud
Beleidsmedewerker verkeer en parkeren – Lars Duin

Opdrachtgeversoverleg
Ambtelijk opdrachtgever G&O - Nabila Bouabbouz
Ambtelijk opdrachtgever V&OR – Sander Smit
MET - Thomas van Egmond
Vervoerregio Amsterdam – Menko Noordegraaf
GVB – Peter Tigchelaar
Projectmanager IB – Adri Hofstra
Senior Projectmanager (G&O, PMB) – Bouke Kapteijn en 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

Samenvatting

1 Inleiding
1.1 Achtergrond
1.2 Plangebied en onderdelen
1.3 Doel Nota van uitgangspunten
1.4 Relatie Plaberum – besluiten gebiedsontwikkelingen
1.5 Aanpak

2 Doel van het project
2.1 Onderzoeksvraag

3 Context project
3.1 Beleidskader
3.1.1 Visiedocumenten
3.1.2 Stedelijke kaders
3.1.3 Agenda's en Programma's
3.2 Omgevingsprojecten

4 Analyse en probleemstelling huidige situatie
4.1 Algemene sterktes en zwaktes
4.2 Deel A, Lambertus Zijlplein tot Dr. H. Colijnstraat
4.3 Deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit
4.4 Deel C, Burgemeester Röellcircuit
4.5 Deel D, Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester van de Pollstraat
4.6 Deel E, Burgemeester van de Pollstraat tot Jan Tooropstraat incl. metrostation Jan van Galenstraat

5 Ontwerpverkenning
5.1 Randvoorwaarden ontwerpverkenning
5.2 Toetsingsproces
5.3 Geraadpleegde partijen
5.4 Participatie omwonenden, ondernemers, bezoekers
5.5 Centrale Verkeerscommissie

6 Beschrijving oplossingsrichtingen
6.1 Herkenbaarheid door standaardprofiel
6.2 Fietsverkeer
6.3 Tram en ov-nachtbus
6.3.1 Tramhalte Lambertus Zijlplein
6.3.2 Tramhalte Dr. Colijnstraat
6.3.3 Tramhalte Burgemeester Van leeuwenlaan
6.3.4 Tramhalte Röellcircuit / Slotermeerlaan
6.3.5 Tramhaltes Burgemeester Rendorpstraat en metrohalte Jan van Galenstraat
6.3.6 Route ov-nachtbus
6.4 Verkeersveiligheid
6.5 Duurzaamheid
6.6 Kunst
6.7 Deel A, Lambertus Zijlplein tot Dr. H. Colijnstraat
6.8 Deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit
6.8.1 Onderzoek noodzaak verleggen trambaan
6.9 Deel C, Burgemeester Röellcircuit
6.10 Deel D, Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester van de Pollstraat

6.11 Deel E, Burgemeester van de Pollstraat tot Jan Tooropstraat incl. metrostation Jan van Galenstraat
6.12 Conclusies ontwerpverkenning

7 Randvoorwaarden en uitgangspunten ontwerp

Bijlagen

1 Verslag virtuele wandeling d.d. 3 oktober 2020, herinrichting Burgemeester Röellstraat
2 Notitie boomvervanging d.d. 31 augustus 2021, herinrichting Burgemeester Röellstraat
3 Onderzoek Wet geluidhinder d.d. 3 december 2021, herprofilering Burgemeester Röellstraat

Samenvatting & conclusie

De Burgemeester Röellstraat is de belangrijkste ontsluitingsweg voor Geuzenveld, Slotermeer. Gekoppeld aan de vernieuwing van de aanliggende buurten, vanuit het programma Ontwikkelbuurten, is de ambitie om de Burgemeester Röellstraat om te vormen tot een aantrekkelijke stadslaan. Hiermee verbetert niet alleen de uitstraling, (sociale) veiligheid en verblijfskwaliteit, maar ontstaat ook ruimte om ca 1.600 woningen toe te voegen.



Luchtfoto van de Burgemeester Röellstraat, gezien richting het oosten

De voorliggende Nota van Uitgangspunten is in samenwerking met stadsdeel Nieuw-West, GVB en de Vervoerregio Amsterdam tot stand gekomen. 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.

Hiertoe zijn samen met betrokken partijen verschillende mogelijkheden verkent. Ook hebben twee (digitale) bijeenkomsten plaatsgevonden met bewoners en heeft de conceptnota van 17 mei tot en met 28 juni 2021 ter inzage gelegen. Op basis van een analyse van de opgave en verschillende ruimtelijke verkenningen is gekomen tot een oplossingsrichting (voorkeursscenario) dat bestaat uit de volgende hoofdlijnen:

1. 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.
2. Het hiertoe verplaatsen van de trambaan en de rijweg naar het zuiden tussen Burgemeester van Leeuwenlaan en het Röellcircuit.

3. Voor het deel Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit de maximum snelheid verlagen van 50 km per uur naar 30 km per uur met handhaving van 50 km per uur voor de tram.
4. Geen aanpassingen aan het Röellcircuit zelf.
5. 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 opstellen.
6. 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 RIB.

Met betrekking tot het openbaar vervoer zijn de volgende voorstellen opgenomen:

7. De tramhalte Slotermeerlaan 'stad-in' verplaatsen naar de westzijde van het circuit.
8. De tramhalte Lambertus Zijlplein 'stad-in' naar het oosten verplaatsen.
9. 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.
10. De route van de nachtbus 'stad-in' te wijzigen naar De Savornin Lohmanstraat, Dr. H. Colijnstraat, Burgemeester Röellstraat.

Met deze oplossing kunnen de volgende doelen worden behaald:

a. Het verbeteren van de uitstraling en verblijfskwaliteit.
b. Het behoud van de doorstroming van het autoverkeer.
c. Verbetering van de doorstroming 'stad-uit' van de tram en behoud van de doorstroming 'stad-in' van de tram.
d. De straat aantrekkelijker maken voor voetgangers en fietsers.
e. Het verbeteren van de veiligheid, met name van een aantal kruispunten.
f. Het verhogen van de ecologische waarde en klimaatbestendigheid.

Met het vaststellen van deze nota worden de uitgangspunten vastgelegd zodat de straat zowel verkeerstechnisch als ruimtelijk in samenhang kan worden ontworpen en gerealiseerd. Bij de vaststelling hiervan wordt nog geen besluit voorgelegd over de financiering. De herinrichting van de verschillende delen van de Burgemeester Röellstraat is namelijk onlosmakelijk verbonden met de aanpak (gebiedsontwikkeling) van de naastgelegen buurten: Nicolaas Ruychaverstraat (deel A), Lodewijk van Deysselbuurt (deel B), Dichtersbuurt en Couperusbuurt (deel D). De kosten worden daarom meegenomen in de betreffende grondexploitaties en investeringsbesluiten van deze projecten. Voor het deel tussen de Dr. H. Colijnstraat en het Burgemeester Röellcircuit (deel B) heeft de Vervoersregio Amsterdam (VRA) een bijdrage van ca € 1,5 mln toegezegd vanwege het verbeteren van de veiligheid en besparing op de onderhoudskosten voor de trambaan.

Een uitzondering hierop is het deel rondom het metrostation Jan van Galenstraat (tot de Jan Tooropstraat). Duidelijk is dat hier een grote verbetering mogelijk is, zowel qua uitstraling als qua verkeersveiligheid. Gezien de complexiteit en het grote aantal stakeholders vergt dit deel nader onderzoek. Ook maakt dit deel geen direct onderdeel uit van de gebiedsontwikkelingen in Geuzenveld, Slotermeer, waardoor de financiering op een andere manier moet worden geregeld. Het voorstel is daarom om hier een aanvullende Nota van Uitgangspunten op te stellen.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Voor de start van dit project 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 aan de noordzijde als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de aanliggende buurten (Louis Couperusbuurt, Dichtersbuurt en Lodewijk van Deysselbuurt). Door het verleggen van de trambaan verdwijnt de huidige slinger in het spoor en verbetert de aansluiting op de rotonde bij de Slotermeerlaan.

De mogelijkheid van het verleggen van de trambaan is onderzocht. De slinger verdwijnt en de aansluiting op de rotonde bij de Slotermeerlaan verbeterd. De trambaanverlegging geeft meer ruimte voor de herontwikkeling van de Van Deysselbuurt.
Het Burgemeester Röellcircuit (de rotonde) maakt geen onderdeel uit van het project. Wel wordt bij de aansluitingen rekening gehouden met de mogelijkheid om in de toekomst de tram rechtdoor, over het hart van het circuit, te laten kruisen met de Slotermeerlaan.

In maart 2020 is de Startnotitie herprofilering Burgemeester Röellstraat opgesteld. De startnotitie was het resultaat van de initiatieffase PBI-1 en beschrijft de projectopdracht en de oplossingsrichtingen voor de herprofilering van de Burgemeester Röellstraat. Op basis van de Startnotitie heeft de ambtelijk opdrachtgever het besluit genomen om verder te gaan met PBI-fase 2, het opstellen van de Nota van Uitgangspunten.

Het opdrachtgeverschap zal na PBI-fase 2 overgaan naar Grond en Ontwikkeling. De uitvoering van de herprofilering wordt namelijk meegenomen in de grondexploitaties en investeringsbesluiten van de betrokken ontwikkelbuurten.

1.2 Plangebied en onderdelen

De volgende onderdelen van de Burgemeester Röellstraat vormen gezamenlijk het plangebied (zie A, B, C, D en E in schema hieronder).

A is het gedeelte Lambertus Zijlplein tot Dr. H. Colijnstraat
B is het gedeelte Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit
C is het Burgemeester Röellcircuit
D is het gedeelte Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester van de Pollstraat
E is het gedeelte Burgemeester van de Pollstraat tot Jan Tooropstraat incl. metrostation Jan van Galenstraat



Plangebied

Ten aanzien van deel E, het gedeelte van de Burgemeester van de Pollstraat tot de Jan Tooropstraat, geldt dat nog nader onderzoek moet worden gedaan naar de precieze plek van de overgang van het bredere profiel (oostzijde) naar het smallere profiel (westzijde) om een zo natuurlijk mogelijk overgang naar de bestaande situatie te creëren.

1.3 Doel Nota van Uitgangspunten

Bij grotere herinrichtingsprojecten wordt eerst een Nota van Uitgangspunten opgesteld. Hierin staan de knelpunten van de huidige inrichting en de kaders en uitgangspunten voor de nieuwe inrichting. Voor de Nota van Uitgangspunten geldt een formeel inspraaktraject voorafgaand aan de behandeling in de gemeenteraad, in aanvulling op de participatie die bij de voorbereiding al heeft plaatsgevonden. De Nota van Uitgangspunten vormt de basis voor de volgende fases, inclusief het Programma van Eisen en het ontwerp.

Bij het opstellen van deze Nota van Uitgangspunten is rekening gehouden met:

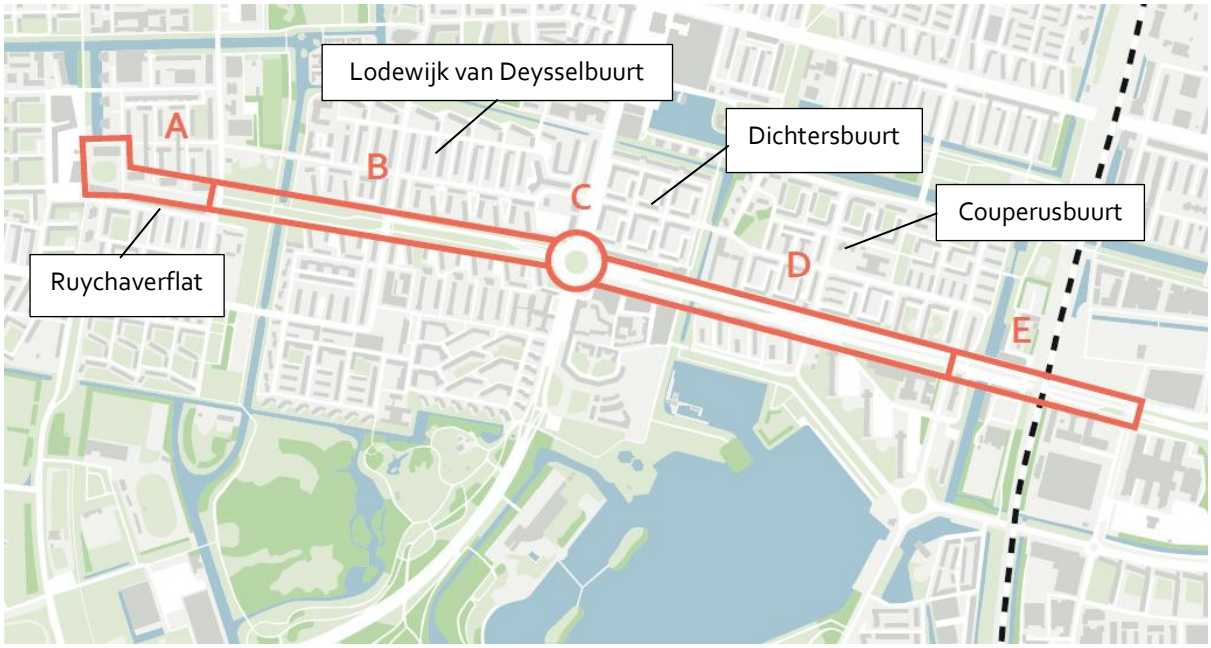
- De woningbouwcorporaties die bezig zijn met woningbouwplannen/renovatieplannen in de woonblokken naast de straat.
- De inpassing van het tramspoor; mogelijke verplaatsing naar het zuiden en versnellingsmogelijkheden.
- Het advies om de route als 50-km route te behouden, met uitzondering van deel A (tussen Lambertus Zijlplein en Dr. H. Colijnstraat).
- De bussen van het GVB die over het traject rijden.
- De verkeersveiligheid, in het bijzonder de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan.
- De lopende onderzoeken naar de constructieve veiligheid van de bruggen op dit traject.
- Beleidskaders van de gemeente Amsterdam zoals autoluw, fietsbeleid, parkeerbeleid, beperking beheer en onderhoudskosten, etc.

1.4 Relatie Plaberum-besluiten gebiedsontwikkelingen

De voornaamste aanleiding voor de herprofilering van de Burgemeester Röellstraat is de vernieuwing van de naastgelegen buurten in het kader van de aanpak Ontwikkelbuurten. Door de herprofilering ontstaat in deze buurten ruimte om woningen toe te voegen en tegelijk de verblijfskwaliteit en uitstraling te verbeteren.

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 is onderdeel van de aanpak van de Ruychaverflat.
Deel B is onderdeel van de aanpak van de Lodewijk van Deysselbuurt.
Deel C blijft vooralsnog buiten beschouwing.
Deel D 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.

Met het vaststellen van deze Nota van Uitgangspunten wordt daarom geen financieel besluit genomen, maar uitsluitend de uitgangspunten en randvoorwaarden vastgelegd zodat de Burgemeester Röellstraat zowel verkeerstechnisch als ruimtelijk in samenhang kan worden ontworpen. Hierbinnen zal de uitwerking gefaseerd plaatsvinden, per deelgebied, zoals op bovenstaande kaart is aangegeven.

Een uitzondering hierop is deel E, de omgeving van het metrostation Jan van Galenstraat. Deze is niet direct gekoppeld aan één gebiedsontwikkeling, maar wel van groot belang voor het hele gebied (en daarmee voor verschillende ontwikkelingen). Daarom is dit deel nu globaal meegenomen en zal hiervoor op basis van nader onderzoek een apart besluit worden voorgelegd.

1.5 Aanpak

Om te komen tot een Nota van Uitgangspunten is een aantal stappen doorlopen.
Zoals aangegeven is eerst de context van het project in kaart gebracht en is een analyse van de huidige situatie gemaakt. Uit diverse overleggen met de verschillende betrokkenen, bestaande onderzoeken en nader onderzoek van de huidige situatie, kwamen knelpunten en wensen naar voren.
Door middel van een eerste ontwerpverkenning en overleg met de betrokken diensten is onderzocht aan welke wensen tegemoet kan worden gekomen en aan welke wensen niet. De consequenties van de verschillende wensen zijn hierbij globaal in beeld gebracht. Als wensen niet te realiseren zijn of knelpunten niet kunnen worden opgelost wordt er een afweging en keuze gemaakt uit de verschillende

mogelijkheden. Deze keuze resulteert in een aantal oplossingsrichtingen en de bijbehorende uitgangspunten en randvoorwaarden.

Eind september 2020 is een flyer verspreid onder 2050 geadresseerden in de omgeving van de Burgemeester Röellstraat met informatie over de herinrichting. Daarin werden bewoners uitgenodigd om deel te nemen aan twee wandelingen langs de straat om nader te worden geïnformeerd, om vragen te kunnen stellen en hun mening te kunnen geven. Vanwege de coronamaatregelen zijn de wandelingen omgezet naar digitale bijeenkomsten. Hieraan hebben in totaal ongeveer 45 bewoners deelgenomen.

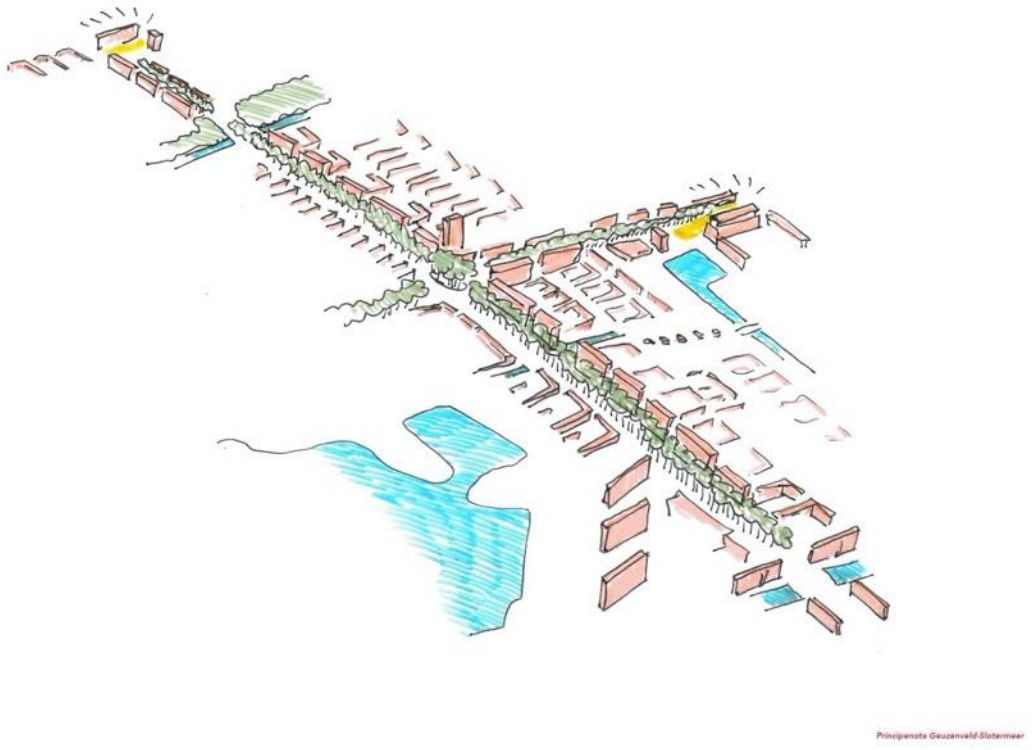
Op basis van het beschreven proces zijn algemene uitgangspunten opgesteld voor de straat als geheel. Doel hiervan is voor eenheid te zorgen in de inrichting, verkeersmaatregelen en uitstraling. Per deelgebied wordt op basis van deze uitgangspunten het ontwerp nader uitgewerkt als onderdeel van de naastgelegen gebiedsontwikkeling.
De concept Nota van Uitgangspunten is onder andere voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie, aan diverse stakeholders en heeft van 17 mei tot en met 28 juni 2021 ter inzage gelegen. Daarna vindt bestuurlijke besluitvorming plaatsen wordt de Nota van Uitgangspunten vastgesteld door de gemeenteraad.

2 Doel van het project

Het einddoel van het project is de herprofilering van de Burgemeester Röellstraat en deze om te vormen tot een aantrekkelijke stadslaan en ruimte te creëren voor nieuwbouw aan de noordzijde als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de aanliggende buurten: Louis Couperusbuurt, Dichtersbuurt en Lodewijk van Deysselbuurt.

Stadslaan
Een stadslaan wordt gedefinieerd als een straat met een belangrijke groene verblijfsfunctie en economisch-maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus met daarnaast een belangrijke verkeersfunctie. Een stadslaan heeft de volgende karakteristieken:

- Ligt in een intensief bebouwd gebied.
- Heeft verblijfs- en verkeersfuncties.
- Ligt in verkeersnetwerken: fiets, ov, auto.
- Bevat tal van voorzieningen.
- Is relatief druk.
- Is vaak een brede(re) en lange(re)straat.
- Is een bekende(re)straat.
- Bevat grote(re), hoge(re) representatieve(re) gebouwen.



Impressie uit Principenota Geuzenveld-Slotermeer(2019) waarbij Burgemeester Röellstraat als belangrijke verbindende groene as de Röellbuurten verbindt met elkaar en de rest van de stad.

De Burgemeester Röellstraat heeft een relatief breed profiel. Vooral het gedeelte gelegen tussen de Dr. H. Colijnstraat en het Burgemeester Röellcircuit en het gedeelte tussen de Cramergracht en de Jan Tooropstraat. Door versmalling van het straatprofiel ontstaat ruimte voor extra woningbouw en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Nieuwe bebouwing met voorkanten aan de Burgemeester Röellstraat

transformeren deze lange as van een verkeersweg tot een stadslaan: een straat met een groen karakter waaraan ruimte is voor extra wonen, bedrijvigheid en voorzieningen. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid voor een verbeterslag in de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.

Het deel vanaf de Burgemeester van de Pollstraat tot de Jan Tooropstraat is belangrijk in verband met de metrohalte Jan van Galenstraat. Hier liggen grote kansen om de sociale- en verkeersveiligheid te verbeteren evenals de uitstraling verblijfskwaliteit en overstap tussen metro en tram. Dit deel is sterk verbonden met de ontwikkelingen aan de oostzijde van het spoor: Laan van Spartaan en OLVG West/Jan Evertsenstraat West.

Overige projectdoelen:

- Realisatie van een aangename leefomgeving voor de huidige en de toekomstige bewoners.
- Verbeteren van de sociale veiligheid op straat door zicht op straat vanuit de nieuwbouw.
- Zorgen voor meer levendigheid door het toevoegen van functies en het verbeteren van de openbare ruimte.
- Verbeteren van de auto-ontsluiting van het winkelcentrum Lambertus Zijlplein.
- Verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid tram.
- Verbeteren van de langzaam verkeersroutes (voetgangers en fietsers).
- Verbeteren van de oversteekbaarheid.
- OV haltes toegankelijk maken en aanpassen aan toekomstige ontwikkelingen.
- Beperken van de beheer- en onderhoudskosten.
- Verbeteren van de duurzaamheid, waaronder waterberging en ecologische diversiteit.

2.1 Onderzoeksvraag

Hoe combineer je de gewenste verblijfskwaliteit en een smaller profiel met alle verkeersfuncties, zodat ook deze worden verbeterd?

3 Context project

3.1 Beleidskader

Voor het maken van keuzes bij aanpassingen in de openbare ruimte en straatprofielen zijn diverse beleidskaders opgesteld. Hieronder wordt ingegaan op de beleidskaders waarmee rekening moet worden gehouden.

3.1.1 Visiedocumenten

Structuurvisie Amsterdam
In de Structuurvisie (2011) staan faseringsbeelden omschreven voor de periode tot 2040. In het faseringsbeeld 2020 – 2030 is Slotermeer, waaronder de Lodewijk van Deysselbuurt valt, aangewezen als een gebied voor stedelijke vernieuwing. Verder wordt de 'uitrol van het centrummilieu' omschreven en deze wordt vertaald naar de versterking van de 'radialen' (stadsstraten). Uit de Structuurvisie komen de volgende doelstellingen:

- 70.000 woningen aan de voorraad toevoegen (tot 8.000 in Nieuw-West) – met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen.
- Mogelijk maken van meerdere bestemmingen in de plint in stadsstraten.
- Voordeur nieuwe publieke voorzieningen direct aan de straat.
- Stad robuust maken tegen extremer weer.
- Opleveren van klimaatneutrale nieuwe wijken.

Koers 2025
In Koers 2025 heeft de gemeente, als uitwerking van de Structuurvisie, Geuzenveld-Slotermeer aangewezen als een van de tien gebieden om kwalitatieve en kwantitatieve ambities voor te benoemen. Daarbij is voorzien dat aanvullend op de transformatie van de Ringzone West en Sloterdijk tot hoogstedelijke gebieden, ook Geuzenveld en Slotermeer aanvullend ruimte kunnen bieden aan zowel bestaande bewoners als ook midden- en hogere inkomens (lokale stijgers, spijtoptanten uit groeikernen en nieuwe stedelingen). Amsterdam heeft daarbij het verhogen en op peil houden van de leefbaarheid in deze voormalige stedelijke vernieuwingsgebieden benoemd als expliciete opgave. Daarvoor zijn besluiten nodig ten aanzien van projecten voor gebiedsontwikkeling, bijbehorende ingrepen in de infrastructuur en andere fysieke maatregelen.

Principenota Geuzenveld Slotermeer
De Principenota Geuzenveld Slotermeer kent de volgende programmatische uitgangspunten:

- De verbetering vindt plaats vanuit het perspectief van de huidige bewoners (wooncarrière, betaalbaarheid en herhuisvesting / terugkeermogelijkheid staan centraal).
- Het absolute aantal sociale huurwoningen per buurt blijft gelijk.
- Divers woningaanbod voor verschillende doelgroepen waar mogelijk.
- Binnen het Rijkswederopbouwgebied Westelijke Tuinsteden en de gemeentelijk beschermde stadsgezichten Noordoever Sloterplas en Van Eesteren worden ingrepen extra zorgvuldig afgewogen in relatie tot de cultuurhistorische waarden.



Impressie van de Burgemeester Röellstraat; benoemd als stadslaan in de Principenota Geuzenveld-Slotermeer

Mobiliteitsaanpak 2030
De Mobiliteitsaanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. De aanpak beschrijft op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.
Dit komt tot uiting in de plusnetten waarmee Amsterdam laat zien welke vervoerwijze prioriteit verdient; in de toegemeten ruimte op straat, in de voorrangsverlening op kruispunten en in de inzet van de investeringsmiddelen. Het gebruik van fiets en openbaar vervoer zal de komende periode toenemen. Hierbij zijn betere verbindingen tussen de delen buiten en binnen de ring noodzakelijk.

Mobiliteitsplan Nieuw West 2030
Parallel aan deze Nota van Uitgangspunten is een mobiliteitsplan opgesteld voor Nieuw-West voor de periode tot 2040. Op 29 juni 2021 heeft het college van B&W het Mobiliteitsplan Nieuw-West vastgesteld. De onderzoeken en uitgangspunten uit het mobiliteitsplan zijn meegenomen in deze Nota van Uitgangspunten en vice versa.

Visie Openbare Ruimte (2013)
In de Visie Openbare Ruimte worden ambities voor de Amsterdamse Openbare Ruimte van 2025 geformuleerd. De stad groeit harder dan ooit tevoren en de druk op de openbare ruimte neemt steeds meer toe. In deze visie ligt de nadruk op de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. Vooral in stadsstraten is dit een punt van aandacht. De visie ziet kansen voor afname van het autogebruik, het optimaliseren van het tramnet, het geven van prioriteit aan verblijven en het verbeteren van de doorstroming van het verkeer.

Investeringsagenda Openbaar Vervoer
De Investeringsagenda Openbaar Vervoer (2013) noemt een flinke reeks van OV-trajecten die de Vervoerregio Amsterdam wil verbeteren. De Vervoerregio sluit hiermee aan op de ruimtelijke ontwikkelingen die de komende tien jaar in de regio zijn voorzien.
In de Investeringsagenda is de ambitie geformuleerd voor het traject Mercatorplein – Lambertus Zijlplein om de gemiddelde snelheid van het OV met 10% te verhogen ten opzichte van 2012.

3.1.2 Stedelijke kaders

Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam
In het Beleidskader Verkeersnetten worden de belangrijkste routes voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en auto aangegeven. Tevens wordt aangegeven welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. Er wordt een duidelijk hiërarchie aangegeven in de structuur van de wegen in de stad. Hierbij is onderscheid gemaakt in Plusnetten, Hoofdnetten en overig.

Leidraad Centrale Verkeerscommissie (CVC)
De leidraad CVC is een nadere uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam en geeft specifieke inrichtingseisen voor de openbare ruimte. Er worden eisen aangegeven voor Plusnet OV, voor Plusnet Fiets en voor autoverkeer en voetgangers. De CVC-leidraad is niet bestuurlijk vastgesteld. Het is een toetsingsdocument.

Beleidskader Puccinimethode
Dit betreft het Handboek Puccini Rood en Puccinimethode Groen. De handboeken geven standaarden voor de inrichting van de openbare ruimte ten aanzien van materiaalkeuze, vormgeving van openbare verlichting, straatmeubilair en groen.

3.1.3 Agenda's en Programma's

De integrale aanpak van de transformatie van de Burgemeester Röellstraat is onderdeel van onderstaande agenda's en programma's:

- Investeringsagenda Mobiliteit
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit
- Meerjarenplan Fiets 2017-2022
- Amsterdam Rainproof
- Meerjarenplan Verkeersveiligheid
- Stad in Balans
- Agenda Duurzaamheid
- Programma Ontwikkelbuurten

3.2. Omgevingsprojecten

Projecten Lodewijk van Deysselbuurt, Dichtersbuurt en Couperusbuurt
Deze drie buurten in Slotermeer liggen direct ten noorden van de Burgemeester Röellstraat. De komende jaren vindt in deze buurten een ingrijpende vernieuwing plaats in het kader van de aanpak Ontwikkelbuurten. Afstemming met de planontwikkeling in deze buurten is noodzakelijk. De plannen voor de Burgemeester Röellstraat zijn een randvoorwaarde voor de planontwikkeling in deze gebieden en tegelijkertijd zijn de plannen die in deze gebieden worden ontwikkeld randvoorwaardelijk voor de transformatie van de Burgemeester Röellstraat. Hetzelfde geldt voor de voorziene herontwikkeling van de Ruychaverflat en de mogelijke ontwikkelingen bij het Lambertus Zijlplein in Geuzenveld.

Sloterplas
Een goede ontsluiting naar het Sloterpark en de Sloterplas is een must. Dit is een gebied waar veel bewoners dicht bij huis kunnen recreëren. Een goede bereikbaarheid is daarom belangrijk.

Confuciusbuurt/herprofilering Burgemeester van Leeuwenlaan
De Burgemeester van Leeuwenlaan, ten zuiden van de Burgemeester Röellstraat wordt heringericht. De aanpak van de kruising moet hierop aansluiten om de veiligheid van het kruispunt (blackspot) te verbeteren.

Metrostation Jan van Galenstraat
Er dient een goede aansluiting te zijn van de nieuwbouw op het metrostation, zodat de bewoners van de Burgemeester Röellstraat en omgeving optimaal van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Ook vanuit het project OLVG West/Jan Evertsenstraat West wordt gekeken naar aanpassingen van de metrohalte.

Meer en Vaart/Centrum Nieuw-West
Het nabijgelegen centrum van Osdorp groeit en fungeert steeds meer als centrum voor Amsterdam Nieuw-West. Er komen meer winkels, betere pleinen, terrassen en voorzieningen en meer dan 3000 woningen. Het vernieuwingsgebied is gelegen tussen de Sloterplas, Osdorpplein, L. van Sonsbeeckstraat, Hoekenes en Hoekenspad. Eventuele verkeersmaatregelen bij Meer en Vaart hebben directe gevolgen voor de Burgemeester Röellstraat.

VO-school
In de Principenota Geuzenveld Slotermeer wordt rekening gehouden met de komst van een VO-school aan de Burgemeester Röellstraat, ter hoogte van het Eendrachtspark. Hiervoor is het van belang dat er goede fietsverbindingen zijn en de tramhaltes toegankelijk, bereikbaar en van een goede kwaliteit zijn.

4 Analyse en probleemstelling huidige situatie

4.1 Algemene sterktes en zwaktes

De Burgemeester Röellstraat als geheel kent in de huidige situatie een aantal sterktes en zwaktes.

De sterke punten zijn:

- De groene middenberm.
- Hagen aan de middenberm.
- Vrij liggende fietspaden.
- Vrij liggende trambaan met directe verbinding met de binnenstad en met overstap op de metro.

De zwakke punten zijn:

- De slechte verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.
- Gebrek aan sociale controle doordat er geen zicht is vanuit omliggende bebouwing.
- Rommelig straatbeeld.
- Onveilige verkeersituaties op een aantal kruispunten.
- Onvolledige fietsroutes.
- Autoverkeer is dominant.
- Busbanen en tijdelijk afgezette rijbanen worden niet gebruikt en zien er sleets uit.
- Slinger in profiel/tramspoor.
- OV haltes voldoen niet aan de moderne eisen wat betreft toegankelijkheid.

De Burgemeester Röellstraat is opgedeeld in meerdere delen. Hierna wordt per wegdeel de huidige situatie en opgave nader omschreven.



Het groen is een van de sterke punten van de straat

4.2 Deel A, Lambertus Zijlplein tot Dr. H. Colijnstraat

Omschrijving huidige situatieprobleemstelling
In de huidige situatie kunnen auto's op dit deel niet van oost naar west, richting het Lambertus Zijlplein rijden. Gevolg hiervan is dat met regelmaat auto's onrechtmatig over het fietspad aan de noordzijde rijden, wat leidt tot gevaarlijke situaties.
Doordat de weg hier vroeger op een dijklichaam lag, wordt een groot deel van het profiel ingenomen door een talud dat het hoogteverschil overbrugt van de lagergelegen trambaan naar de weg langs de Ruychaverflat op het oude niveau.



Huidige situatie met links de Ruychaverflat op het dijklichaam

In de Principenota Geuzenveld Slotermeer is aangegeven dat het gewenst is om de Burgemeester Röellstraat als stadslaan door te trekken tot het Lambertus Zijlplein. Daarnaast wordt door middel van een ruimtereservering, rekening gehouden met het doortrekken van de tram via het plein naar de Troelstralaan richting Osdorp. Het Lambertus Zijlplein zelf valt niet binnen scope van dit project.
Aan de zuidkant van de Burgemeester Röellstraat staat de Ruychaverflat. Woningcorporatie Eigen Haard onderzoekt hiervan de mogelijkheden voor renovatie of sloop/nieuwbouw. Sloop/nieuwbouw lijkt hierbij het meest kansrijk waarbij het huidige talud zal verdwijnen.

De huidige tramhaltes in de keerlus voldoen niet aan de toegankelijkheidseisen. Ze liggen in de bocht waardoor ze niet verhoogd kunnen worden voor gelijke instap. Ook worden de haltes niet als sociaal veilig ervaren omdat ze uit het zicht liggen.

Onderdelen verkeersnetwerk
- Plusnet fiets
- Plusnet tram

Opgave
- Toevoegen rijbaan vanaf Dr. H. Colijnstraat naar Lambertus Zijlplein.
- Verbeteren toegankelijkheid tramhaltes.
- Verbeteren (gevoel van) sociale veiligheid rondom de tramhaltes.

4.3 Deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit

Omschrijving huidige situatie/probleemstelling
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.

4.4 Deel C, Burgemeester Röellcircuit

Omschrijving huidige situatie/probleemstelling
Deel C zal zoveel mogelijk worden gehandhaafd en valt daarmee grotendeels buiten de scope van dit project. Het circuit is onlangs opnieuw ingericht, mede vanwege de komst van de Westtangent. Een mogelijke, toekomstige optimalisatie voor de vervoerswaarde van de tram is om het tramspoor rechtdoor te trekken door het hart van de rotonde waardoor een kruising ontstaat met de Slotermeerlaan. Hiermee is in de voorkeursvariant rekening gehouden.

Een aandachtspunt is om bij de toekomstige nieuwbouw in de Lodewijk van Deysselbuurt en in de Dichtersbuurt voldoende ruimte te reserveren voor de trottoirs aan de rotonde.

Onderdelen verkeersnetwerk
- Plusnet fiets
- Plusnet tram
- Plusnet auto

Opgave
- Goede aansluiting op de delen B en D.
- Behoud van de mogelijkheid voor rechtdoor trekken van het tramspoor in de toekomst.
- Behoud van de mogelijkheid tot omzetting naar kruising in de toekomst.

4.5 Deel D, Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester van de Pollstraat

Omschrijving huidige situatie/probleemstellig
Deel D van het traject is het meest drukke weggedeelte wat betreft autoverkeer en onderdeel van het Plusnet auto. Daarmee wordt bij de herinrichting rekening gehouden. Met de nieuwe bereikbaarheidsplannen voor Nieuw-West en de gewenste toevoeging van woningen is de verwachting dat dit wegdeel nog drukker wordt. Dit heeft vooral consequenties voor de kruising met de Burgemeester Rendorpstraat.



De kruising met de Burgemeester Rendorpstraat

Tussen de trambaan en de rijbanen liggen momenteel busbanen, die niet meer worden gebruikt. Deze geven een stenig beeld en kunnen worden verwijderd. Hiermee ontstaat ruimte voor meer groen en voor nieuwbouw als onderdeel van de ontwikkeling van de Dichtersbuurt en de Couperusbuurt.

De tramhaltes bij de Burgemeester Rendorpstraat moeten worden aangepast om te voldoen aan de toegankelijkheidseisen. De locaties van de haltes functioneren goed. De haltes blijven 62m lang om te voldoen aan calamiteit eisen.
De huidige halte aan de oostzijde van het Röellcircuit wordt verplaatst naar de westzijde. Aan de oostzijde blijft een perron aanwezig voor een calamiteitenhalte ('stad-in').

Onderdelen verkeersnetwerk
- Plusnet fiets
- Plusnet tram
- Plusnet auto

Opgave
- Versmalling profiel ten behoeve van woningbouw Dichtersbuurt en Couperusbuurt.
- Verbeteren veiligheid kruising met Burgemeester Rendorpstraat.
- Verwijderen busbanen.
- Toevoegen groen.
- Verbreden trottoirs.
- Serviceplekken noordzijde voor laden/lossen.
- Verbeteren toegankelijkheid en sociale veiligheid tramhaltes.

4.6 Deel E, Burgemeester Van de Pollstraat tot Jan Tooropstraat incl. metrostation Jan van Galenstraat

Integraal ontwerp nodig vanuit diverse ontwikkelingen in de omgeving
Rondom metrostation Jan Van Galenstraat spelen naast de vernieuwing van Slotermeer nog diverse andere grote ontwikkelingen, zoals de projecten Laan van Spartaan, Jan Evertsenstraat West, OLVG West en Tennispark. Hoewel de belangen op deelaspecten kunnen verschillen, hebben alle projecten baat bij een betere inrichting van dit deel van de Burgemeester Röellstraat.

Het gedeelte tussen het station Jan van Galenstraat en de Jan Tooropstraat valt formeel buiten de scope van het project Transformatie Burgemeester Röellstraat. Vanuit de verbinding van Geuzenveld, Slotermeer met de rest van de stad en de verwevenheid met de inrichting rondom het metrostation, wordt het gedeelte tussen het station Jan van Galenstraat en de Jan Tooropstraat als onderzoeksgebied meegenomen in deze Nota van Uitgangspunten.
Voor het gedeelte tussen het station Jan van Galenstraat en de Jan Tooropstraat moet uiteindelijk een eigen Nota van Uitgangspunten worden opgesteld. Dan moet ook duidelijk zijn hoe de aanpak van dit gedeelte gefinancierd en georganiseerd wordt.

Omschrijving huidige situatie/probleemstelling

a. Toename reizigers door vele ontwikkelingen in de omgeving, m.n. toevoegen woningen.
b. De huidige kruising Burgemeester Cramergracht is dichtgezet met tijdelijke maatregelen.
c. De voetgangersoversteekplaats onder het metrostation is aangemerkt als blackspot.
d. Hele gebied oogt rommelig door de vele tijdelijke maatregelen en onvoldoende en niet goed georganiseerd fietsparkeren.
e. De voormalige bushalte, met veel asfalt, naast de kruising Burgemeester Cramergracht is buiten gebruik.
f. De boomstructuur is versnipperd door ongebruikte busbanen en bushaltes.
g. De parallelwegen met aansluitingen op Burgemeester Röellstraat zijn niet goed aangesloten op de omgeving.
h. Het langsparkeren op de brug over de Cramergracht doet afbreuk aan de bijzondere vormgegeven brug (monument) en de zichtlijn over het water.
i. De kruising met de August Vermeylenstraat en Johan Broedeletstraat is ingericht voor autoverkeer. Hier moet in de toekomst een doorgaande (snel)fietsroute in noord/zuid-richting de Burgemeester Röellstraat kruisen.
j. Aan zowel de August Vermeylenstraat als de Johan Broedeletstraat wordt bouwprogramma toegevoegd. Nader onderzoek is nodig naar de effecten hiervan op de aansluiting.
k. Fietsparkeerplekken rond het metrostation Jan van Galenstraat dienen verbeterd te worden.
l. De stoepen langs de winkels zijn te smal.
m. Het materiaalgebruik in de openbare ruimte is verouderd en niet conform Puccini.
n. Het trottoir tussen de kolommen van het viaduct en de poortjes van de metrohalte is te smal.
o. Door de kolommen van het viaduct en situering van de poortjes hebben voetgangers die uit het metrostation komen slecht zicht op het fietsverkeer.
p. De tramperrons zijn smal voor deze locatie, waar veel reizigers overstappen op de metro.
q. Door de ligging van de tramhaltes na de kruising ontstaat een conflict tussen de loopstromen van uitstappende reizigers richting metro en instappende reizigers richting stad.
r. De bushalte bij de Jan van Galenstraat 335 worden gebruikt als illegale parkeerplaats.
s. Aan noordzijde van Burgemeester Röellstraat is een tweerichtingenfietspad gewenst tussen Johan Broedeletstraat en Wim van Estlaan.
t. De nu tijdelijk aangelegde versmalling van de rijweg aan de noordzijde biedt de mogelijkheid om de weg te verleggen en meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers.



Het materiaalgebruik in de openbare ruimte is verouderd en niet conform Puccini



De ruimte en routes voor voetgangers kunnen worden verbeterd



De nu tijdelijk aangelegde versmalling van de rijweg aan de noordzijde biedt de mogelijkheid om de weg te verleggen en meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers

Onderdelen verkeersnetwerk

- Hoofdnet voetgangers
- Plusnet fiets
- Plusnet tram
- Plusnet auto

Opgave

- Verbetering uitstraling.
- Tijdelijke maatregelen vervangen door permanente inrichting.
- Verbeteren routes voor voetgangers.
- Verbeteren veiligheid oversteekplaatsen voor voetgangers.
- Verbeteren toegankelijkheid en sociale veiligheid tramhaltes.
- Verbeteren doorstroming auto's en tram.
- Inpassing toekomstig (snel)fietspad noord/zuidrichting aan de westzijde van het spoor.
- Verbreden (vrije ruimte) trottoirs.
- Verbreden fietspaden.
- Toevoegen groen.
- Toevoegen parkeerplaatsen voor de fiets.
- Verwijderen busbanen.

5 Ontwerpverkenning

5.1 Randvoorwaarden ontwerpverkenning

Hieronder worden puntsgewijs de randvoorwaarden voor de herinrichting weergegeven:

Algemeen

1. Ontwerp en maatvoering dienen te voldoen aan de eisen die daaraan vanuit de verschillende beleidsdocumenten worden gesteld.
2. De verblijfskwaliteit dient verbeterd te worden.
3. Vervoerwaarde dient verbeterd te worden.

Verkeersveiligheid

4. De verkeersveiligheid dient verbeterd te worden.
5. De tramveiligheid dient verbeterd te worden.

Groen

6. Zoveel mogelijk behoud en versterking van het groen, incl. de groene trambaan.

Voetgangers

7. Het trottoir dient aan beide zijden geschikt te zijn voor voetgangers en mindervaliden conform de CVC-leidraad .
8. Behoud van het huidig aantal oversteekplaatsen.

Fietsers

9. De gehele straat is Plusnet Fiets. Dit betekent dat de doorstroming van de fiets minimaal gelijk moet blijven, maar bij voorkeur moet worden verbeterd.

Openbaar Vervoer

10. De gehele straat is Plusnet Tram. De herinrichting dient te zorgen voor een verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van de tram.
11. Rekening houden met de Ontwerp Voorschriften Nieuwe Sporen (OVNS) van Metro en Tram.
12. Het aantal en de globale locatie van de ov-haltes blijft gelijk.
13. Alle ov-haltes moeten voldoen aan de toegankelijkheidseisen.
14. De minimale lengte van de tramhaltes in delen A en B is 31 meter en in delen D en E 62 meter.
15. Rekening houden met ruimte voor calamiteitenhaltes voor zowel bus als tram.
16. Handhaving van de huidige middenmasten tussen de sporen voor de bovenleidingen.

Gemotoriseerd Verkeer

17. Delen D en E dienen te voldoen aan de eisen van het Plusnet auto.
18. De doorstroming dient voldoende te zijn voor de situatie tot 2040, rekening houdend met de ontwikkelingen in het gebied, zoals extra woningbouw.
19. Delen D en E (en verbinding met President Allendelaan van deel C (circuit) zijn een calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten en dienen aan de eisen hiervoor te voldoen.
20. 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.

21. Maximumsnelheid autoverkeer is 50 km/uur, met uitzondering van delen A en B, hiervoor geldt 30 km/uur.

Technische eisen inrichting

22. De nieuwe inrichting mag geen hogere beheerkosten met zich meebrengen.
23. Streven is om de beheerkosten te verlagen.
24. De nieuwe inrichting moet een levensduur van 30 jaar hebben.

5.2 Toetsingsproces

Alle oplossingsrichtingen en voorstellen zijn besproken in het projectteam. Daar zijn conclusies getrokken ten aanzien van de consequenties van de voorliggende opties/vraagstukken. Maatregelen vallen af als:

- Niet wordt voldaan aan de wet- en regelgeving en/of richtlijnen uit de beleidsstukken.
- De verkeersveiligheid in de nieuwe situatie verslechterd ten opzichte van de huidige situatie.

Voorts is rekening gehouden met:

- De invloed op bomen en groen.
- De invloed op de doorstroming van de verschillende verkeersstromen (voetgangers, fiets, auto).
- Bereikbaarheid van de ov-haltes en de afstanden tussen de haltes.
- Meerwaarde verblijfskwaliteit.

5.3 Geraadpleegde partijen

Voor deze Nota van uitgangspunten heeft afstemming plaatsgevonden met de volgende partijen:

a. Vervoerregio Amsterdam
b. GVB
c. Waternet
d. Liander
e. Nood-en hulpdiensten (brandweer)

Binnen Gemeente Amsterdam

f. Verkeer en Openbare ruimte (V&OR), wegbeheerder
g. Metro en Tram (MET), asset-owner, beheerder Wls en strategisch beheerder tram en metro infrastructuur
h. Stadsdeel Nieuw-West, beheerder openbare ruimte

5.4 Participatie omwonenden, ondernemers, bezoekers

Om van bewoners en ondernemers te horen hoe zij over een deel van de straat en de (schets)ontwerpen denken, waren op 3 oktober 2020 oorspronkelijk twee schouwen gepland, elk over een deel van de straat. Bewoners en ondernemers kregen op 26 september 2020 een 4-zijdige folder in de bus met uitleg over de plannen en een uitnodiging om aan de schouw(en) mee te doen. De folder is verstuurd naar 2050 adressen op en rond de Burgemeester Röellstraat.

Online participatiebijeenkomst in plaats van schouw
Op 29 september 2020, vier dagen voor de schouwen, scherpte de overheid de coronamaatregelen aan. De schouwen konden daarom niet doorgaan en zijn in no time omgezet in twee online bijeenkomsten.

Dezelfde 2050 adressen kregen daarover 30 september 2020 een brief, inclusief een korte uitleg hoe aan de online bijeenkomsten mee te doen via MS Teams. Volgers van stadsdeel Nieuw-West zijn uitgenodigd via een Facebook-bericht op 1 oktober 2020. De uitnodiging stond verder als nieuwsbericht op verschillende webpagina's van de gemeente en 1 oktober 2020 in de digitale nieuwsbrief van stadsdeel Nieuw-West. Wie niet aan de bijeenkomst kon of wilde deelnemen kon zijn reacties op de plannen mailen naar de omgevingsmanager.

Deelname en sfeer online bijeenkomsten
De online bijeenkomsten gingen net als de oorspronkelijke schouwen over twee delen van de Burgemeester Röellstraat:

- Van het Röellcircuit naar de Dr. H. Colijnstraat (het deel van de straat ten zuiden van de Lodewijk van Deysselbuurt).
- Van de Dr. H. Colijnstraat naar het Lambertus Zijlplein (waar het fietspad mogelijk verandert in een fietsstraat).

Aan beide sessies deden tussen de 20 en 25 bewoners mee. De projectmanager deelde bij beide sessies Google Maps streetview via het scherm en deed zo dezelfde route als die bij de schouwen zou zijn gelopen. Deelnemers konden input geven over de huidige situatie in de straat met het 'handje opsteken'. De ontwerper lichtte de toekomstplannen toe met schetsontwerpen. Ook daar konden deelnemers op reageren. Beide sessies verliepen rustig en gestructureerd. Bewoners gaven aan het fijn te vinden om op deze manier gehoord te worden. Veel mensen leken gewend aan overleg via MS Teams. Bij de tweede sessie was het sentiment wat negatiever, vanwege de plannen om het fietspad aan de noordzijde van de Burgemeester Röellstraat naar het Lambertus Zijlplein te veranderen in een (fiets)straat.

Samenvatting reacties bijeenkomst Burgemeester Röellcircuit - Dr. H. Colijnstraat (planfase)
Onderwerpen waar bewoners zich zorgen over maken zijn de verkeersveiligheid en verkeersdruk(te). Een paar bewoners wijzen op onveilige situatie nu, o.a. bij het Burgemeester Röellcircuit en vooral bij de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan (een bekend probleem). Verschillende bewoners vragen zich af hoe het moet met de files rond de rotonde, zeker als de verkeersdruk alleen maar groter wordt, gezien de bouwplannen. Een bewoner pleit voor een parallelstraat voor lokaal verkeer, met ook ingangen naar de ondergrondse parkeergarage die waarschijnlijk in de nieuwbouw langs de Burgemeester Röellstraat komt. Dit is beter dan die ingangen via de hofjes in de Lodewijk van Deysselbuurt te laten lopen. Ook wordt geopperd om het openbaar vervoer aan te passen op de bewonerstoename om zo de verkeersdruk te verlagen. Verder zijn er zorgen over het effect van de hoogbouw op de leefbaarheid in de buurt.

Samenvatting reacties bijeenkomst Dr. H. Colijnstraat - Lambertus Zijlplein (schetsfase)
Verschillende bewoners zijn ontstemd over het idee om de rijbaan van de Burgemeester Röellstraat door te trekken naar het Lambertus Zijlplein. Ook als het een fietsstraat wordt waar auto's maximaal 30 km mogen rijden. Zij willen de situatie laten zoals hij is, met rust, groen en een fietspad. Een paar bewoners zijn bang voor waardevermindering van hun koopappartement. Ook wijzen bewoners op gevaarlijke situaties die zijn ontstaan toen auto's gebruik maakten van het fietspad tijdens werkzaamheden. De toegevoegde waarde van het aanbrengen van een rijbaan wordt niet begrepen. Ook niet als verbinding naar het Lambertus Zijlplein. Opgemerkt wordt dat al veel andere wegen richting het plein gaan. Dat het gevaarlijk wordt als bij tramlijn 13 nu ook nog auto's gaan rijden. En dat de parkeerterreinen hier regelmatig vol staan. Niet wenselijk of nodig dus om het plein verder te ontsluiten voor autoverkeer. Een bewoner wijst op de 'ring' die nu al rondom het gebied ligt. Met de aanleg van een doorgaande stadslaan in relatie tot de Troelstralaan en een doorgaande weg richting het Lambertus Zijlplein wordt het een

verkeersknelpunt.

Het volledige verslag van de bijeenkomsten is bijgevoegd (bijlage 1).

Samenvatting reacties op sociale media
Ook op het Facebookbericht van 1 oktober 2020 met de uitnodiging voor de online bijeenkomsten kwamen wat kritische reacties over het doortrekken van de straat richting Lambertus Zijlplein. Een paar bewoners geven aan dat ze dat niet nodig en/of gevaarlijk vinden. Andere bewoners vinden de herinrichting van de Burgemeester Röellstraat sowieso onnodig omdat de straat nu prima is en (volgens hen) nog niet zo lang geleden al is aangepakt. Een paar bewoners trekken het nut van participatie en deze bijeenkomsten in twijfel ("Alles is al besloten"). In totaal hebben zo'n 10 bewoners op het Facebookbericht gereageerd.

Naar aanleiding van de publicaties van de bijeenkomst en het verslag zijn nog enkele schriftelijke reacties binnengekomen. Een belangrijk onderwerp daarbij was het meenemen van het deel van de weg ter hoogte van het metrostation Jan van Galenstraat (deel E) vanwege de slechte en onveilige situatie.

Naar aanleiding van de participatie zijn de volgende zaken aangepast:
- Het verbeteren van de veiligheid en de doorstroming waren al belangrijke uitgangspunten voor de herinrichting, hier was dus geen wijziging nodig.
- De mogelijkheid van een parallelstraat is besproken met de verkeerskundige. Dit is niet mogelijk vanwege de verkeersveiligheid bij de kruisingen, welke juist verbeterd moet worden.
- Vanwege het huidige gebruik van de halte en het belang van goed OV blijft de tramhalte Dr. H. Colijnstraat gehandhaafd, ondanks de korte afstand tot andere haltes. Eventuele aanpassing van het openbaar vervoeraanbod maakt onderdeel uit van het mobiliteitsplan Nieuw-West. Hierin zijn voor de Burgemeester Röellstraat geen aanpassingen voorzien.
- Naar aanleiding van de reacties is nogmaals kritisch gekeken naar de noodzaak om het fietspad tussen de Dr. Colijnstraat en het Lambertus Zijlplein te veranderen naar een 30 km straat. Op basis daarvan wordt voorgesteld het fietspad hier vooralsnog te handhaven, aangezien de omzetting alleen zinvol is als deze onderdeel is van een grotere aanpassing van het verkeerssysteem in Geuzenveld.
- Het deel ter hoogte van het metrostation Jan van Galenstraat (deel E) wordt gezien als belangrijk onderdeel van het project. Vanwege de complexiteit en het grote aantal belanghebbenden bij dit deel zal hiervoor een aanvullende nota van uitgangspunten worden opgesteld.

Inspraak
Van 17 mei tot en met 28 juni 2021 heeft de concept Nota van Uitgangspunten ter inzage gelegen. Er zijn 13 inspraakreacties ontvangen. Deze hebben onder andere betrekking op:
- te hard rijden;
- het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer met name bij het circuit ook in relatie tot verbeteren van de luchtkwaliteit;
- geluidbeperkende maatregelen in verband met het verplaatsen van trambaan en rijweg tussen Burgemeester Van Leeuwenlaan en het Röellcircuit en vanwege te hard rijden en hulpdiensten;
- verbeteren veiligheid kruisingen.

Twee insprekers hebben gevraagd naar de toekomst van het tankstation aan de Burgemeester Rendorpstraat. En één inspreker heeft gewezen op gebrek aan aandacht voor (bewoners)fietsparkeren en het weghalen van de busbanen.
Een aantal insprekers melden expliciet positief te zijn over de plannen.

Sommige opmerkingen op de nota zelf en suggesties voor verbeteringen kunnen meegenomen worden in de verdere uitwerkingen van de Nota van Uitgangspunten tot definitieve inrichtingsplannen voor de delen.

De Nota van Uitgangspunten zelf is inhoudelijk niet gewijzigd naar aanleiding van de inspraak. Wel zijn enkele zaken nog verduidelijkt in de nota zoals de invloed die het verplaatsen van de trambaan en rijweg heeft op de geluidsbelasting van de woningen langs de zuidzijde van de Röellstraat en het niet meer gebruiken van de busbanen.

Vervolg participatie
Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten zullen de uitgangspunten per wegdeel (A, B en D) worden uitgewerkt tot een definitief inrichtingsplan. Hierover zal participatie plaatsvinden.
Over de op te stellen nota van uitgangspunten voor het deel Burgemeester Van de Pollstraat tot Jan Tooropstraat, incl. metrostation Jan van Galenstraat (deel E) zal ook participatie en tevens inspraak plaatsvinden.

5.5 Centrale Verkeerscommissie

De concept nota van uitgangspunten is tweemaal besproken in de CVC. Daarnaast hebben afzonderlijke besprekingen plaatsgevonden met de brandweer, de Fietsersbond, het GVB en MET, over deelaspecten.

Op 30 maart 2021 heeft de CVC positief geadviseerd ten aanzien van de Nota van Uitgangspunten. Belangrijkste opmerkingen hierbij waren:

- Het GVB en MET adviseren de tramhalte 'stad-in' bij het Röellcircuit niet te verplaatsen van de oostzijde naar de westzijde. Dit advies is niet overgenomen. Verplaatsing van de tramhalte naar de westzijde verbetert de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers en verbetert de doorstroming voor het autoverkeer aan de oostzijde van het circuit. Op zich gaat de doorstroming van de tram 'stad-in' achteruit maar in samenhang met het verwijderen van de slinger in de trambaan in deel B blijft de doorstroming van de tram 'stad-in' over het hele traject gelijk. Zie verder hoofdstuk 6.3.4.
- Het GVB en MET adviseren de haltes bij de Burgemeester Rendorpstraat te verleggen naar na de kruising. Dit advies is niet overgenomen. De huidige situatie, die voldoet aan de CVC-richtlijn blijft gehandhaafd.
- Stem goed af met brandweer en politie in verband met de routes voor nood- en hulpdiensten. Dit advies is overgenomen. De zuidelijke rijbaan, van het circuit richting de ring A10 (deel D) is een calamiteitenroute. In het profiel is naast de rijbaan daarom rekening gehouden met een uitwijkstrook van 2,5m in het groen, bijvoorbeeld in de vorm van grastegels. De Burgemeester Röellstraat ten westen van het circuit (deel B) is geen calamiteitenroute maar wordt wel vaak gebruikt door ambulance en politie richting Geuzenveld. Een uitwijkstrook van 2,5m kan alleen als een rij bomen wordt gekapt. Omdat aan de noordzijde van de weg langsparkeerplaatsen moeten komen, kunnen in deze strook uitwijkplaatsen voor auto's komen om uit te wijken voor nood- en hulpdiensten. Bij de uitwerking van deel B op basis van deze Nota van Uitgangspunten wordt dit verder uitgewerkt en besproken met de brandweer.
- De Fietsersbond vindt het een gemiste kans dat niet overal een 2-richtingenfietspad aan beide zijden van de Burgemeester Röellstraat wordt aangelegd. Dit advies is niet haalbaar. In de huidige situatie liggen er overwegend 1-richtingfietspaden die allemaal te smal zijn volgens de huidige richtlijnen (leidraad CVC). Alle fietspaden worden verbreed, conform de leidraad CVC maar er is niet voldoende ruimte om 2-richtingsfietspaden te maken die voldoen aan de leidraad CVC.
- Cliëntenbelang Amsterdam geeft complimenten voor de nota en is verheugd dat de toegankelijkheid voor mensen met een beperking is opgenomen als voorwaarde. Ook is men blij

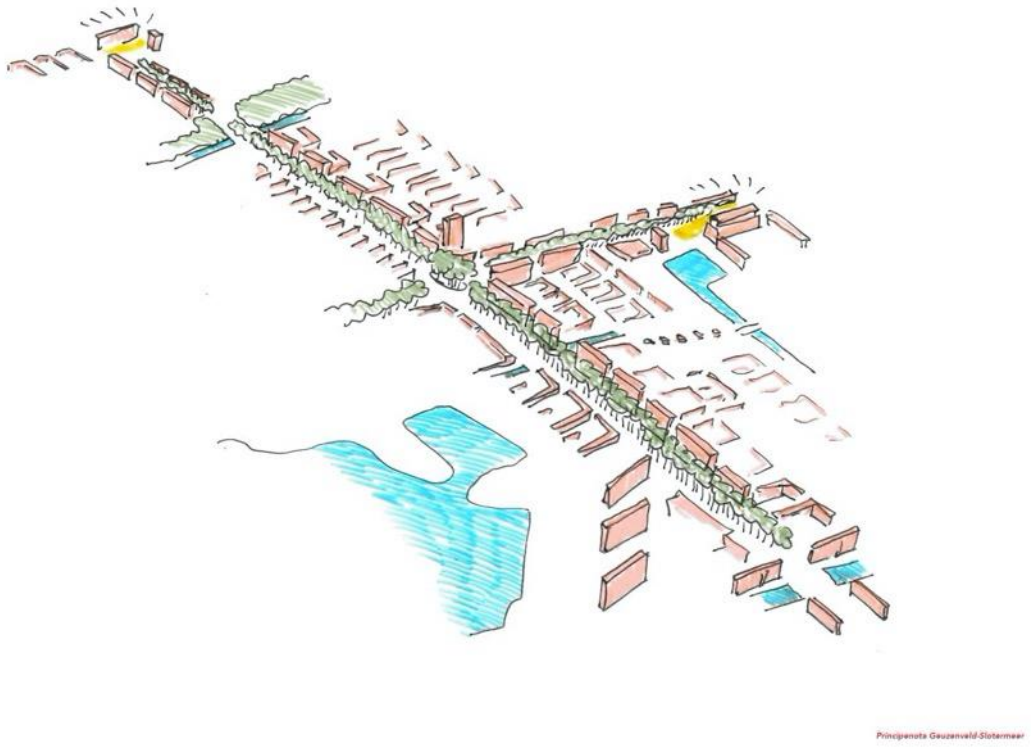
dat gekozen wordt voor het handhaven van het aantal oversteekplaatsen en dat de haltes moeten voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid. Fijn dat het profiel wordt aangepast en de obstakelvrije op het trottoir moet voldoen aan de leidraad CVC.

Enkele tekstuele opmerkingen zijn verwerkt in de definitieve tekst.

6 Beschrijving oplossingsrichtingen

6.1 Herkenbaarheid door standaard profiel

Zoals aangegeven in de Principenota Geuzenveld Slotermeer zal de Burgemeester Röellstraat als herkenbare route een belangrijke verbindende werking krijgen tussen Geuzenveld, Slotermeer en de rest van de stad. Doel daarbij is 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.



Impressie uit Principenota Geuzenveld Slotermeer(2019) waarbij Burgemeester Röellstraat als belangrijke verbindende groene as de Röellbuurten verbindt met elkaar en de rest van de stad

Om de ruimtelijke eenheid van deze belangrijke stadslaan te benadrukken is een standaardprofiel opgesteld voor de hele route van de Burgemeester Röellstraat. Naast de ruimtelijke component zijn hierin integraal ook andere beleidsdoelen meegewogen. Het profiel is opgebouwd uit een brede, groene middenberm met hierin de tramrails die in het gras liggen. De tramzone wordt door twee gemengde hagen omzoomd. Hiernaast liggen de twee gescheiden rijbanen die elk door twee rijen laanbomen worden begeleid. De groene bermen krijgen een bloemrijke beplanting van vaste planten en zaaimengsels. Onderzocht moet worden of deze groene bermen tevens als infiltratiezone van het regenwater kunnen worden ingericht. Hiermee ontstaat niet alleen het beeld van een groene stadslaan met een begeleidend bomendak, maar zal deze lange as ook betekenis krijgen voor Geuzenveld, Slotermeer als biodiverse, ecologische verbinding.



Impressie voor de versmalde Burgemeester Röellstraat als groene as met de nieuwe bebouwing noordzijde

De lange route van de Burgemeester Röellstraat is opgedeeld in meerdere profieldelen die hierna worden beschreven per wegdeel. Elk wegdeel kent zijn eigen uitgangspunten voor verkeer en groen en verschil in breedtemaat.

Notitie Boomvervanging
Bij de herprofilering van de straat wordt het profiel over de volledige lengte van de straat aangepast. Op sommige delen moeten daarom bomen worden gekapt/verplant en op sommige delen bomenrijen worden bijgeplaatst. In deze notitie worden afwegingen gegeven of het kappen/verplanten of aanvullen van de huidige moseiken en/of introductie van een nieuwe boomsoort de voorkeur heeft.

Oorspronkelijk was de Burgemeester Röellstraat beplant met populieren. Bij aanpassingen van het straatprofiel sinds de jaren '90 is gekozen om de populier te vervangen door de langzamer groeiende hardhout soort moseik (quercus cerris). De moseik verdraagt verharding slecht en staat het liefst in gras of een groene onderbegroeiing. De moseik is in trek bij de eikenprocessierups. In Puccini Groen is daarom opgenomen de moseik niet aan te planten in doorgaande structuren of groepen en niet nabij onder andere sportvelden, speelplekken en ligweiden in parken.

Voor de continuïteit van het beeld is behoud van de moseik als beeldbepalende boom over de volle lengte van de Burgemeester Röellstraat het uitgangspunt. Omdat veel rijen niet hoeven te worden verplant is kappen van alle moseiken ongewenst.
Toevoegen van een nieuwe boomsoort aan de laan en zo boomsoorten te mengen, is gewenst vanuit:

- een algemeen principe van ziektegevoeligheid en specifiek de eikenprocessierups;
- ecologisch/biodiversiteits oogpunt.

Om het ruimtelijk beeld van de laan zoveel mogelijk eensluidend te houden is gezocht naar een boom met een groeivorm die zoveel mogelijk gelijkend is op de moseik. Er zijn twee alternatieven die tot nu toe niet gevoelig zijn voor de eikenprocessierups: quercus imbricaria en quercus phellos.

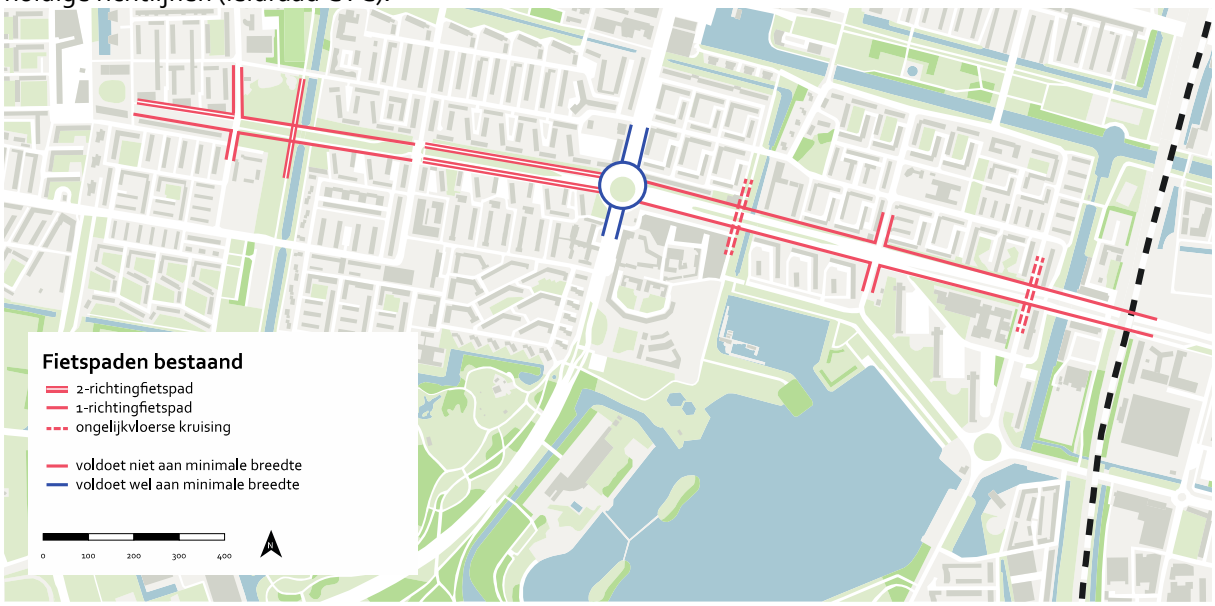
Elk wegdeel krijgt minimaal twee rijen moseik (van de vier rijen) om de continuïteit te benadrukken. Bij vervanging of nieuwe aanplant wordt een hele rij altijd aangeplant in één soort. Als een klein deel van een rij wegvalt door kap dan wordt dit aangevuld met dezelfde soort als de hele rij.

- Deel A: 2 nieuwe rijen toevoegen
- Deel B: 1 rij moseik blijft staan; 3 rijen deels kappen/verplanten; deels 3 nieuwe rijen toevoegen
- Deel D: 3 rijen moseik blijven staan; 1 rij kappen/verplanten; 1 tot 2 nieuwe rijen toevoegen
- Deel E: 2 rijen moseik blijven staan; 2 tot 4 rijen toevoegen

Ten opzichte van de huidige situatie lijkt over de hele Burgemeester Röellstraat ruimte te zijn voor het bijplaatsen van circa 80 bomen. De volledige notitie Boomvervanging is bijgevoegd (bijlage 2).

6.2 Fietsverkeer

In de huidige situatie liggen er overwegend vrijliggende, 1-richtingfietspaden aan beide zijden van de straat. Alleen tussen het Lambertus Zijlplein en de Dr. H. Colijnstraat en tussen de Burgemeester van Leeuwenlaan en het circuit, liggen 2-richtingenfietspaden. Alle fietspaden zijn te smal volgens de huidige richtlijnen (leidraad CVC).

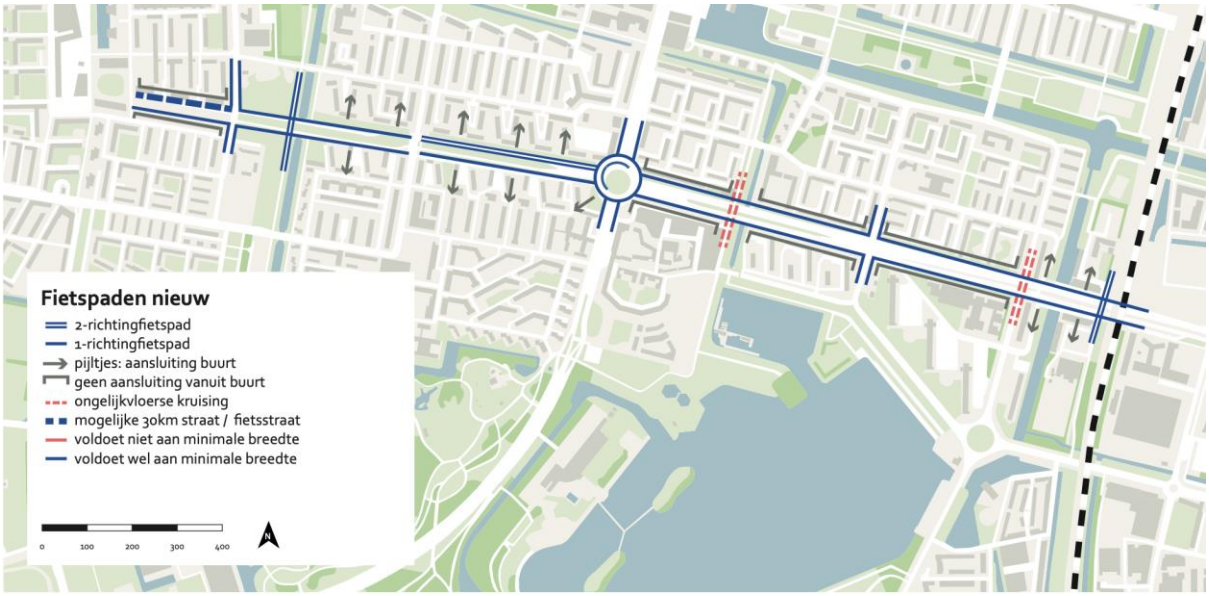


Huidige situatie

In de nieuwe situatie worden de fietspaden 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.

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 naar het zuiden, het verbreden van het trottoir naar de minimale breedte en het behoud van de bomen. Het nadeel hiervan voor fietsers is beperkt omdat dit fietspad richting het westen weinig wordt gebruikt en in de wijk zelf goede routes zijn naar het westen, bijvoorbeeld de Descartesstraat.

Bij het Röellcircuit wordt het westelijk deel van het fietspad omgezet van 1- naar 2-richtingen. Nu rijden hier veel fietsers tegen het verkeer in, wat leidt tot gevaarlijke situaties.



Nieuwe situatie

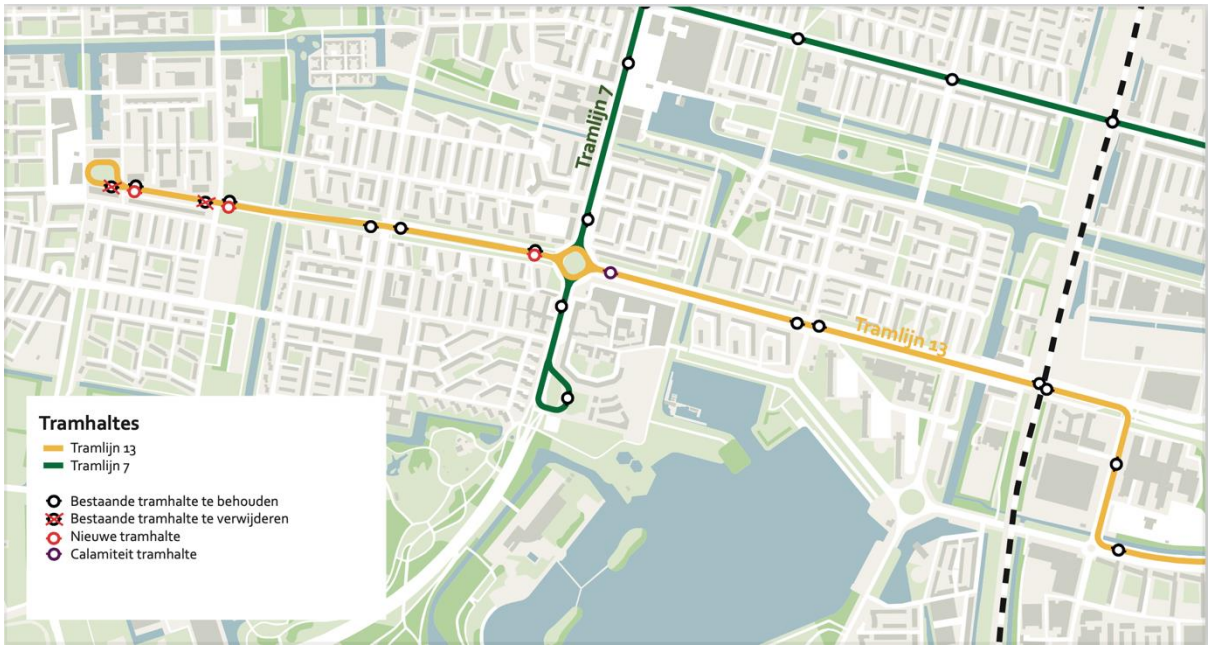
Het 2-richtingsfietspad tussen het Lambertus Zijlplein en de Dr. H. Colijnstraat, ten noorden van de trambaan, wordt vooralsnog gehandhaafd. Mogelijke omzetting in de verdere toekomst in een 30 km straat of fietsstraat is alleen zinvol als deze onderdeel is van een grotere aanpassing van het verkeerssysteem in Geuzenveld.

Fietsparkeren
Vanwege het toevoegen van woningen aan de noordzijde van de Burgemeester Röellstraat en voorzieningen in de plint moet langs de gehele noordzijde rekening gehouden worden met fietsparkeren voor bezoekers. In de Nota van Uitgangspunten wordt daarom rekening gehouden met het realiseren van voldoende brede stoepen. Bij het verder uitwerken van de uitgangspunten tot een inrichtingsplan openbare ruimte zal dit nader worden ingepast.

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.

6.3 Tram en ov-nachtbus

Onderdeel van het project is het toegankelijk maken van de tramhaltes. Wel is het op sommige punten nodig een halte iets te verschuiven. Op onderstaande kaart zijn deze verschuivingen schematisch weergegeven.



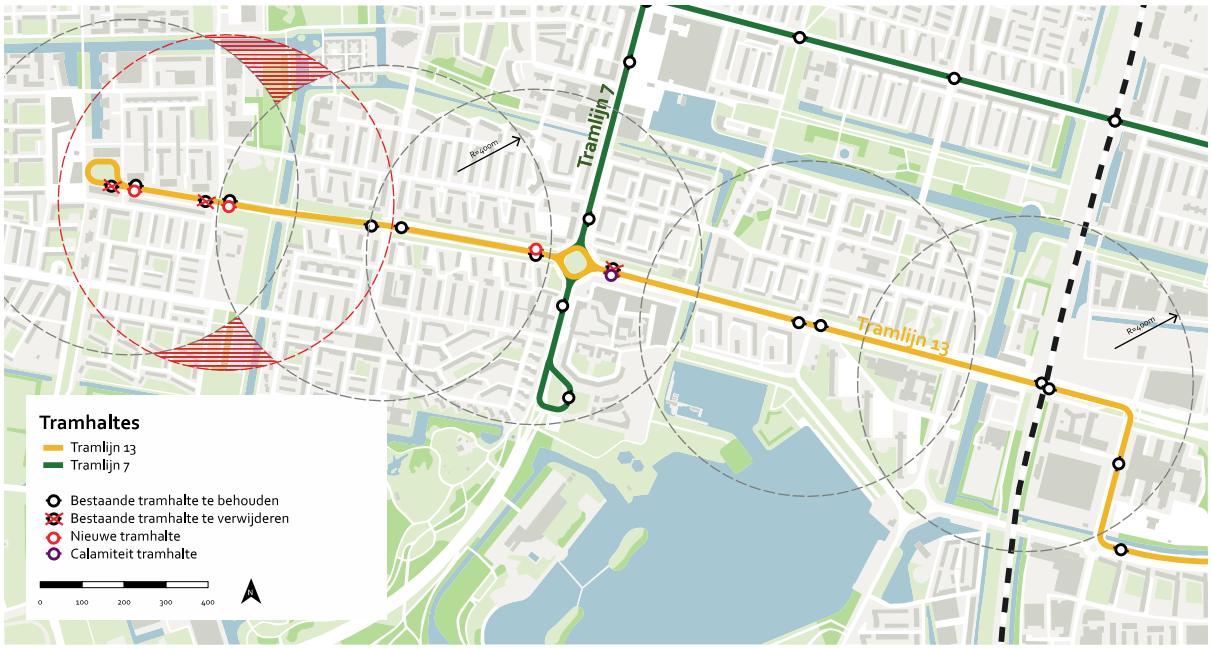
Enkele tramhaltes worden verplaats i.v.m. toegankelijkheid, verkeer- en sociale veiligheid

6.3.1. Tramhalte Lambertus Zijlplein

De halte 'stad-in' wordt verplaatst naar het oosten. Dit omdat het toegankelijk maken van deze halte op de huidige locatie niet mogelijk is. Hierdoor komen de haltes tegen over elkaar te liggen in het rechte deel van de straat, waardoor ook de sociale veiligheid op de haltes verbetert.

6.3.2. Tramhalte Dr. H. Colijnstraat

Als gevolg van deze verplaatsing van de halte Lambertus Zijlplein wordt de nu al korte halteafstand tussen halte Lambertus Zijlplein en halte Dr. H. Colijnstraat teruggebracht tot circa 170 meter. Een dergelijke halteafstand is ook voor Amsterdamse begrippen zeer kort. Gemiddeld is de halteafstand in Amsterdam circa 450 meter. Voor Plusnet trajecten, zoals hier het geval, wordt doorgaans 500 meter gehanteerd.



Tramhaltes lijn 13 met haltecirkels (400m). Het rood gearceerde gebied is het extra bereik van de halte Dr. H. Colijnstraat

Met het oog op de gestelde versnellingsambitie voor dit traject in de Investeringsagenda OV uit 2013 en de wens om daar waar mogelijk de exploitatiekosten te drukken, is onderzocht wat de effecten zijn van een mogelijke opheffing van halte Dr. H. Colijnstraat. Hiermee kan een rijtijdswinst van circa 30 seconden per rijrichting worden gehaal, mits er een regeling komt op de kruising waardoor de tram hier niet hoeft te stoppen.

Gezien de geringe afstand met de halte Lambertus Zijlplein en het feit dat een groot deel van de haltecirkel parkachtig gebied omvat (zie tekening) is het nadelig effect voor reizigers beperkt. Hierbij komt dat halte 'stad-uit', per gemiddelde werkdag, de rustigste halte is van lijn 13. Desondanks maken gemiddeld 466 reizigers per dag gebruik van de halte.

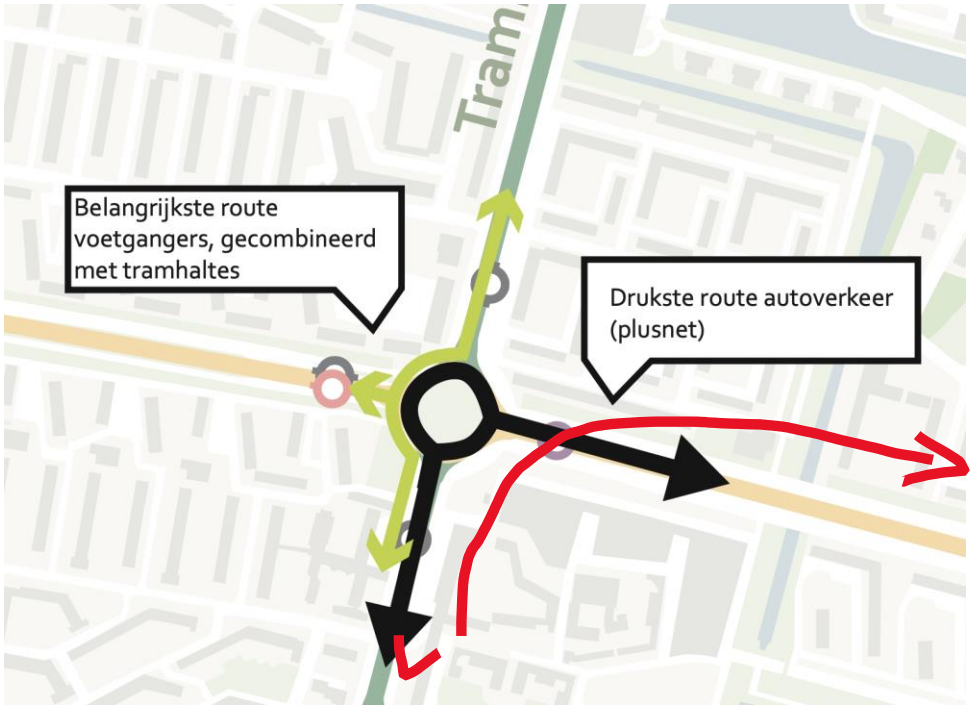
Op basis van overleg met GVB en stadsdeel Nieuw-West wordt voorgesteld om de halte op dit moment te handhaven, ondanks de korte afstand tot de halte Lambertus Zijlplein. Dit omdat de halte toch redelijk wordt gebruikt en er al diverse beperkingen zijn geweest van het OV-aanbod in deze buurt, onder meer het vervallen van tram 14 en buslijnen 21 en 69 in dit gebied. Daarnaast zou voor een goede route voor reizigers een extra oversteek nodig zijn aan de oostzijde van de halte Lambertus Zijlplein, wat nadelig is voor de rijtijd en verkeersveiligheid.

6.3.3. Tramhalte Burgemeester van Leeuwenlaan

Ter hoogte van de Burgemeester van Leeuwenlaan blijven de haltes op de huidige plek, te weten voor de kruising. Dit is gewenst vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid.

6.3.4. Tramhalte Röellcircuit / Slotermeerlaan

De tramhalte Slotermeerlaan ('stad-in') wordt verplaatst naar de westzijde en komt tegenover de halte stad uit te liggen. Hierdoor komen beide haltes 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 van het autoverkeer aan de oostzijde verbeteren. Op onderstaande tekening is dit schematisch weergegeven:



Schematische weergave voordelen van verplaatsen tramhalte stad in

Nadeel van het verplaatsen van de halte is een minder duidelijke situatie bij calamiteiten, omdat de calamiteitenhalte, aan de andere kant van de rotonde, ver weg en uit het zicht ligt van de normale halte.

Vanuit verkeersveiligheid is het sowieso beter om haltes voor de kruising te leggen, hetgeen daarom ook is opgenomen in de CVC-richtlijn. In principe is een halte voor de kruising nadelig voor een goede doorstroming van de tram. Onderzocht is of de doorstroming van de tram 'stad-in' nadelig beïnvloed wordt door het verplaatsen van de tramhalte. Uit het onderzoek blijkt dat de doorstroming van de tram inderdaad nadelig wordt beïnvloed; bijna 9 sec reistijdverlies. Het verwijderen van de slinger uit de trambaan in deel B leidt tot een reistijdwinst van 6 sec. Tezamen met reistijdwinst elders op het traject blijft de doorstroming van de tram 'stad-in' voor het gehele traject Burgemeester Röellstraat gelijk na verplaatsing van de halte bij de Slotermeerlaan.
Het probleem van het ver weg liggen van de calamiteitenhalte en het niet verbeteren van de doorstroming van de tram wegen niet op tegen de voordelen. Zeker gezien de verwachte toename van het autoverkeer aan de oostkant en het feit dat, gezien het aantal recente ongelukken, het zeer gewenst is de verkeersveiligheid te verbeteren.

6.3.5. Tramhaltes Burgemeester Rendorpstraat en metrohalte Jan van Galenstraat

Hier worden geen wijzigingen voorgesteld ten aanzien van de locatie van de tramhaltes. De huidige situatie met haltes voor de kruising voldoet aan de CVC-leidraad.

6.3.6. Route ov-nachtbus

In de huidige situatie rijdt de nachtbus 'stad-in' via de Burgemeester van Leeuwenlaan en de Burgemeester Röellstraat. Het voorstel is om de route te wijzigen en de bus niet meer via de Burgemeester van Leeuwenlaan, maar via de De Savornin Lohmanstraat, Dr. H. Colijnstraat en de Burgemeester Röellstraat te laten rijden. Hierbij worden de volgende haltes verplaatst:

- Halte De Savornin Lohmanstraat wordt verplaatst naar het westen.
- Halte Dr. H. Colijnstraat verschuift naar voor de kruising met de Burgemeester Röellstraat.
- Halte Burgemeester van Leeuwenlaan komt voor de kruising en aan de rijweg te liggen, net als halte Slotermeerlaan.



Huidige en voorgestelde route Nachtbus N82

Vanuit het GVB is geen bezwaar tegen dit voorstel, omdat het een minimale impact heeft voor de reizigers.

6.4 Verkeersveiligheid

Zoals benoemd in de probleemanalyse per deel, zijn er een aantal specifieke aandachtspunten ten aanzien van de verkeersveiligheid: de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan, de oostzijde van het Röellcircuit en de voetgangersoversteek bij metrohalte Jan van Galenstraat. Bij de verdere uitwerking zal daarom extra aandacht worden besteed aan het veiliger maken van deze punten, in overleg met de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) en conform de leidraad van de CVC.

Bij de uitwerking van de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan zullen eerdere onderzoeken en voorstellen van de WBA worden meegenomen. Een belangrijke aanpassing is het verleggen van de nachtbusroute. Doordat deze hier niet meer afslaat, ontstaat bijvoorbeeld de mogelijkheid om de trottoirs van de Burgemeester Röellstraat 'door te trekken' over de Burgemeester van Leeuwenlaan, wat de veiligheid voor voetgangers ten goede komt. Op basis van de verkeerscijfers zal worden onderzocht of deze en andere maatregelen verkeerskundig mogelijk zijn en/of dat het noodzakelijk is verkeersregelinstallaties toe te passen.
Naast bovengenoemde locaties is het doel ook de verkeersveiligheid te verbeteren van de andere oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers.

6.5 Duurzaamheid

De groene inrichting, met vier rijen bomen, een trambaan die in het gras ligt en aan weerszijden hagen, biedt mogelijkheden voor verschillende soorten dieren. De groene bermen worden zoveel mogelijk ingezaaid met een mengsel van inheemse bloemen en kruiden, wat gunstig is voor bijen en andere insecten.
Doel is zoveel mogelijk regenwater te laten infiltreren, bijvoorbeeld door de groene bermen verdiept aan te leggen. Hierbij moeten we echter rekening houden met de benodigde uitwijkmogelijkheden voor nood- en hulpdiensten en strooizout in de winter.
Door het hanteren van de Puccini-methode voor de te gebruiken materialen, kunnen deze goed worden hergebruikt en wordt verspilling zoveel mogelijk voorkomen. Daarnaast zal worden onderzocht welke (aanvullende) maatregelen genomen kunnen worden, zodat de gekozen oplossingen 'toekomstvast' zijn.

6.6 Kunst

In september 2020 is een percentageregeling kunst vastgesteld door de gemeenteraad. Hierdoor moet minimaal 0,5 % van de inrichtingskosten van de openbare ruimte gebruikt worden voor kunst.

Uitgangspunt is om kunst bij de Burgemeester Röellstraat in te zetten voor:

- Het versterken van de identiteit van de straat als geheel.
- Gericht op (stimuleren van) langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).
- Het verbeteren van de verblijfskwaliteit.

Het idee is om kunst nadrukkelijk in te zetten op de schaal van de hele straat en dus niet als incidentele kunstwerken op enkele locaties. Wel leent de onderdoorgang bij het metrostation Jan van Galenstraat zich goed voor een uitgebreidere kunsttoepassing, welke onderdeel kan zijn van het totale kunstwerk en zo letterlijk en figuurlijk de verbinding maakt met de rest van de straat.



"Moving Dunes" in Montreal, stimuleert interactie met voetgangers



Lichtinstallatie van Herman Kuijer in Zutphen

6.7 Deel A, Lambertus Zijlplein tot Dr. H. Colijnstraat

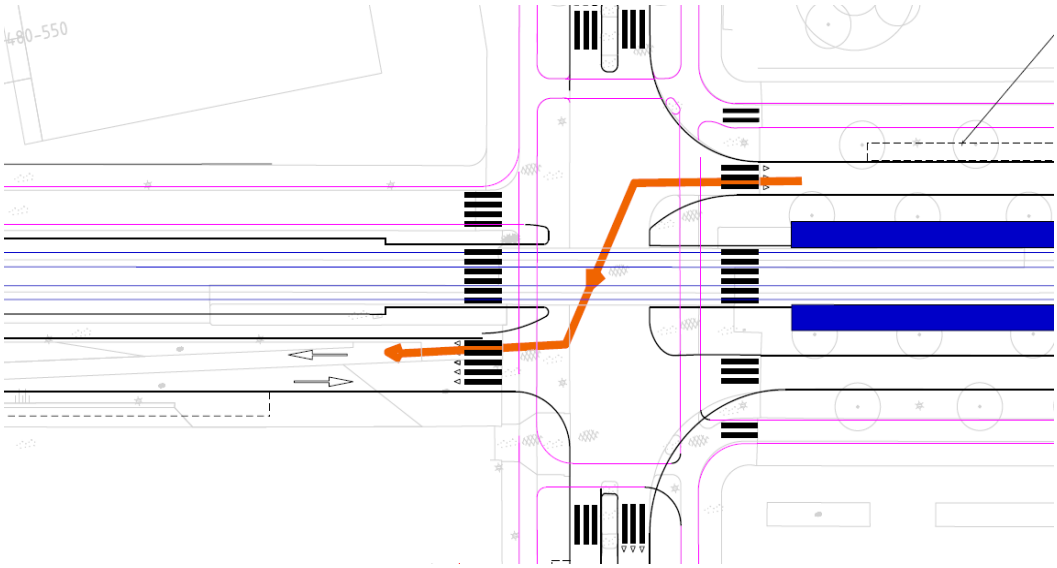
Uitgangspunt is dat de Ruychaverflat inderdaad vervangen wordt door nieuwbouw en het dijklichaam kan worden verwijderd. Door de nieuwbouw richting de Ruychaverstraat te schuiven, ontstaat aan de zijde van de Burgemeester Röellstraat meer bruikbare ruimte. In de plint van de nieuwbouw komen voorzieningen met entrees aan de Burgemeester Röellstraat. Een brede stoep als verblijfsruimte biedt plaats aan de entreefunctie van de voorzieningen. Door het vervallen van het dijklichaam komt de 30km rijweg, met langsparkeren, gelijk te liggen met de rest van de straat. Door de rijweg te omzomen met dezelfde eikenbomen als op te rest van de Burgemeester Röellstraat wordt ook dit deel ruimtelijk onderdeel van deze lange stadslaan.

De tramhalte 'stad-in' wordt verplaatst naar het oosten. Hierdoor komen de haltes tegen over elkaar te liggen in het rechte deel van de straat. Hierdoor verbetert de sociale veiligheid en kunnen ze voldoen aan de toegankelijkheidseisen.

Voor een betere toegankelijkheid naar het winkelplein kan de autoweg worden doorgetrokken richting het Lambertus Zijlplein. Hiervoor zijn twee varianten onderzocht:

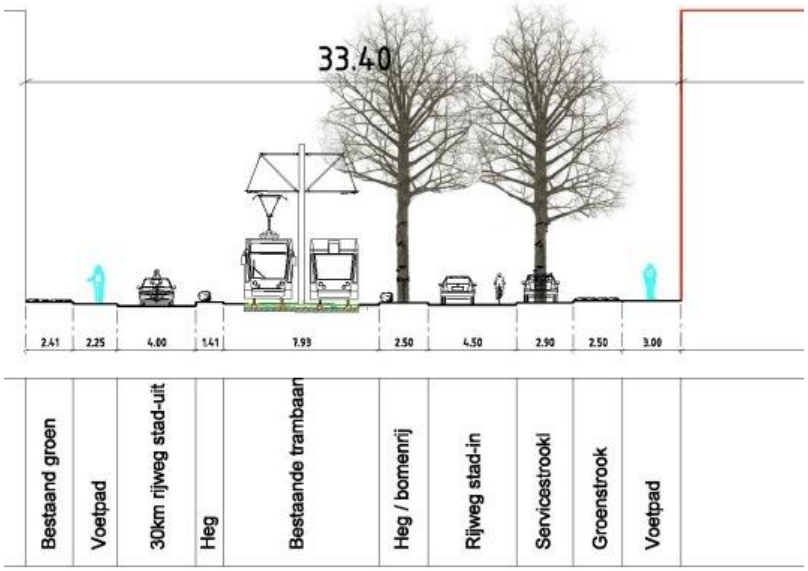
1. Een tweezijdige 30 km rijweg aan de zuidzijde van de trambaan.
2. Een 30 km rijweg, mogelijk als fietsstraat, richting Lambertus Zijlplein aan de noordkant van de trambaan (in plaats van het huidige fietspad) en een rijweg richting de Dr. H. Colijnstraat aan de zuidzijde.

Variant 1, een tweezijdige 30 km weg aan de zuidzijde van de trambaan, blijkt verkeerskundig niet mogelijk. Dit vanwege de aansluiting op de kruising met de Dr. H. Colijnstraat, waar hierdoor een zeer onduidelijke en daarmee gevaarlijke situatie zou ontstaan.



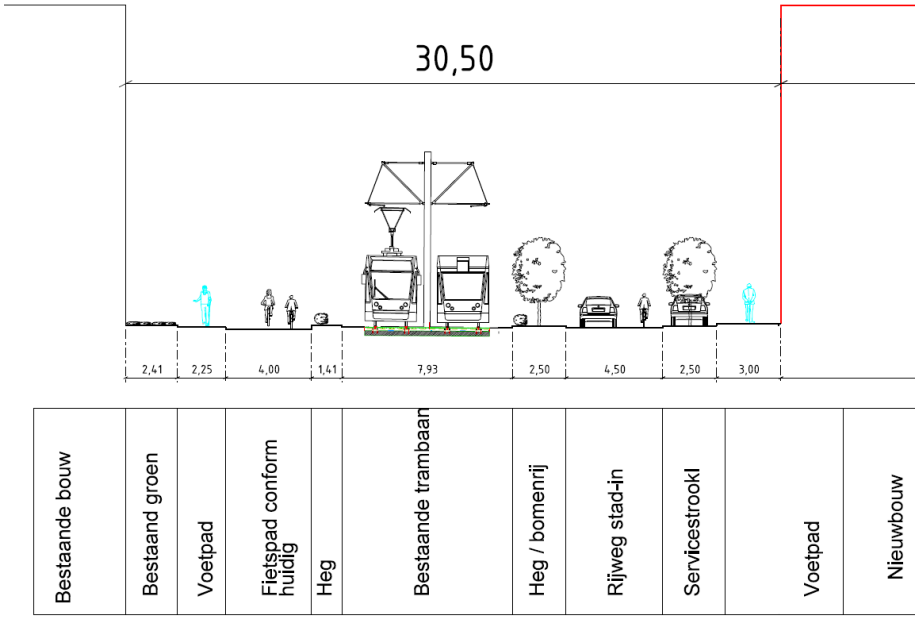
Bij variant 1 moeten de auto's stad uit een vreemde slinger maken, wat veel ruimte kost en leidt tot een gevaarlijke situatie. Dit maakt deze variant niet mogelijk

Bij variant 2 ontstaat geen probleem op de kruising met de Dr. H. Colijnstraat, al vergt de aansluiting en overgang naar 30 km rijweg wel een zorgvuldige uitwerking.



Profiel variant 2, met een rijbaan in één richting aan beide zijden van het spoor, zoals ook elders in de Burgemeester Röellstraat

Wanneer niet wordt gekozen voor het doortrekken van de autoweg naar het Lambertus Zijlplein (handhaven huidig fietspad), maar wel voor het afgraven van het talud, wordt het profiel als volgt:



Profiel wanneer niet gekozen wordt voor het doortrekken van het autoverkeer naar het Lambertus Zijlplein

Vooralsnog wordt uitgegaan van het profiel zonder het doortrekken van de rijbaan naar het Lambertus Zijlplein (handhaven huidig fietspad). Dit is de voorkeursvariant. Het doortrekken van de rijbaan is alleen zinvol als het onderdeel uitmaakt van een aanpassing van de totale verkeercirculatie in het gebied en het Lambertus Zijlplein. Dit is op dit moment niet opportuun, maar mogelijk wel in de toekomst.

6.8 Deel B Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit

Uitgangspunt is het voorgestelde groene profiel dat de hele Burgemeester Röellstraat zijn herkenbare karakter geeft met 2-dubbele bomenrijen, een trambaan die in het gras ligt met aan weerszijden een haag en bloemrijke bermen rond de rijweg.

6.8.1 Onderzoek noodzaak verleggen trambaan

Vanwege de hoge kosten van het verleggen van de trambaan, is voor dit wegdeel zowel een variant met verplaatsing en een variant zonder verplaatsing van de trambaan onderzocht.

Variant 1, Behouden van slinger en huidige ligging trambaan

In theorie is het mogelijk om ruimte te maken voor de nieuwbouw in de Van Deysselbuurt, zonder de trambaan te verleggen. Dit maakt de uitvoering aanzienlijk eenvoudiger en goedkoper, niet alleen door de trambaan zelf, maar ook doordat het in deze variant niet nodig is om de straat ten zuiden van de trambaan her in te richten. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld drie van de vier huidige bomenrijen blijven staan. De totale kostenbesparing wordt ingeschat op € 2,5 mio.



Huidige situatie



Variant 1, nieuwe situatie: Drie bomenrijen kunnen blijven staan, één rij vervalt definitief

Door de beperkte ruimte ten noorden van de trambaan is het noodzakelijk om één van de huidige bomenrijen te laten vervallen. Ook is aan de noordzijde geen ruimte voor een bredere stoep, een dubbelzijdig fietspad en voor langsparkeerplekken. Voor de gewenste uitstraling, levendigheid en verblijfskwaliteit zijn deze onderdelen essentieel. Dit vooral omdat in de nieuwbouw op de begane grond voorzieningen zijn voorzien, zoals een kinderdagverblijf en huisartsenpraktijk. In deze variant zijn deze functies niet met de auto bereikbaar vanaf de Burgemeester Röellstraat. Dit beperkt de kans op een aantrekkelijke invulling van de begane grond aanzienlijk. Ook leidt het tot een hogere parkeerdruk en meer bezoekersverkeer in de Van Deysselbuurt.

Wellicht het grootste nadeel is dat deze variant geen structurele oplossing biedt voor de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan (blackspot). Dit omdat in deze variant de situatie voor een groot deel hetzelfde blijft, inclusief de slinger direct ten westen van de kruising. Ook het afwaarderen van het dubbelzijdige fietspad naar een enkelzijdig fietspad, zal de verkeersveiligheid waarschijnlijk niet ten goede komen. Vanwege de beperkte oversteekbaarheid is de kans namelijk groot dat fietser en scooters tegen de richting in gaan rijden, met een grotere kans op ongelukken tot gevolg.

Variant 2, Verleggen van de trambaan en verwijderen van de slinger

In deze variant is het mogelijk om hetzelfde profiel te maken als in de rest van de Burgemeester Röellstraat, met vier bomenrijen, hagen langs de trambaan die in gras ligt en bloemrijke bermen langs de rijweg. Met het verwijderen van de huidige slinger in de tramlijn net ten westen van de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan ontstaat een continu wegprofiel tot de Doctor H. Colijnstraat.



Huidige situatie



Variant 2: Mogelijkheid voor 4 bomenrijen net als in huidige situatie

Het verwijderen van de slinger uit de trambaan geeft een betere vervoerswaarde voor de tram en beperkt bovendien het onderhoud aan de trambaan.

In deze variant wordt ook de rijbaan rechtgetrokken. Hierdoor is het mogelijk de drempel op de Burgemeester Röellstraat ter hoogte van de Burgemeester van Leeuwenlaan –'stad-in'- dichter bij de kruising te leggen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.
Bovendien zal een rechte weg en rechte trambaan het zicht op de kruising verbeteren. Doordat het hele profiel wordt aangepakt, zijn er maximale mogelijkheden om de kruising optimaal verkeersveilig in te richten. De exacte inrichting van de kruising Burgemeester Röellstraat met de Burgmeester van Leeuwenlaan moet nog nader worden uitgewerkt. Eerst moet vaststaan dat de trambaan wordt verlegd en de route van de ov-nachtbus wijzigt zoals voorgesteld in deze Nota van Uitgangspunten. Het uitgangspunt bij de exacte inrichting is de meest verkeersveilige oplossing voor alle weggebruikers te bewerkstellingen.

Langsparkeren wordt gerealiseerd aan de noordzijde van de weg 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.

Aan de noordkant van de Burgemeester Röellstraat blijft een vrij liggend fietspad in 2-richtingen, dat wordt verbreed naar 4,5m. Aan de zuidkant is een 1-richtingfietspad, van 2,5m breed, voldoende omdat de fietsers in de oost-west richting via de Descartesstraat kunnen fietsen. Een 2-richtingfietspad is hier ook niet inpasbaar, conform de huidige voorschriften.
Ter hoogte van het Burgemeester Röellcircuit wordt deels een dubbelzijdig fietspad aan de westkant voorgesteld 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.

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 er ruimte voor flexibel in te richten verharding voor terrassen, uitstalling, fietsenstalling e.d.
Aan de zuidzijde wordt de vrijkomende ruimte van het fietspad benut om het trottoir te verbreden en te verbeteren, zodat deze voldoet aan de CVC-leidraad.

Een bijkomend voordeel van het rechttrekken van het tramtracé zijn de verminderde beheer- en onderhoudskosten doordat spoorstaven in rechtstand minder snel slijten dan de gebogen spoorstaven in de slinger.

Onderzoek Wet geluidhinder
Omdat de trambaan en rijbanen verlegd worden, is onderzoek nodig naar de verandering in geluidbelasting op de gevels van de woningbouw langs de zuidzijde en de nieuwbouw langs de noordzijde. In het onderzoek is nagegaan of, en zo ja, bij welke woningen als gevolg van de herprofilering geluidstoenamen van 2 dB of meer optreden. Indien geluidstoenamen van 2 dB worden geconstateerd, moeten geluidbeperkende maatregelen worden getroffen zoals bijvoorbeeld geluidsarm asfalt.
Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van het wegverkeerslawaai op een aantal woningen een geluidstoename ten opzichte van de huidige situatie is geconstateerd van ten hoogste 2 dB. Bij invoering van een maximum snelheid van 30 km/u worden de geluidstoenamen nagenoeg opgeheven.
De geluidstoenamen kunnen bij alle woningen ook worden weggenomen door op het traject geluidarm asfalt aan te leggen. Dit geluidarm asfalt dient een geluidreductie van circa 2-3 dB te hebben. Dergelijk asfalt kent een snelle slijtage. De voorkeur gaat daarom uit naar invoeren van een maximum snelheid van 30 km/u met behoud van 50 km/u voor de tram.

Dit past bij het op 23 november 2021 door het college vastgestelde beleidsvoorstel voor '30 km/u in de stad'. Dit voorstel houdt in dat voor veel gebiedsontsluitingswegen de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u gaat (GOW30). Het gaat om wegen met relatief veel autoverkeer, waar vanuit leefbaarheid en stedelijkheid de verblijfsfunctie prioriteit krijgt boven de verkeersfunctie. Voor de Burgemeester Röellstraat betekent dit dat het deel tussen Lambertus Zijlplein tot en met het circuit van 50 km/u naar 30 km/u gaat. Dit beleidsvoornemen zal worden opgenomen in deze nota van uitgangspunten.
Het volledige rapport Onderzoek Wet geluidhinder is bijgevoegd (bijlage 3).

Controle varianten op uitgangspunten
Beide varianten zijn gecontroleerd op basis van de uitgangspunten (zie hoofdstuk 5). Hieruit blijkt dat variant 1 niet voldoet aan verschillende eisen:

a. Verbeteren verkeersveiligheid, met name bij de kruising met de Van Leeuwenlaan.
b. Verbeteren tramveiligheid.
c. Verbeteren verblijfskwaliteit.
d. Verbeteren vervoerwaarde.
e. Langsparkeerplaatsen aan de noordzijde.
f. Het trottoir dient aan beide zijden geschikt te zijn voor voetgangers en mindervaliden.
g. De doorstroming van de fiets moet minimaal gelijk blijven, maar bij voorkeur worden verbeterd.

h. Zoveel mogelijk behoud en versterking van het groen.
i. De huidige bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd.
j. Het totaalaantal bomen blijft minimaal gelijk, maar neemt bij voorkeur toe.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat variant 1 niet voldoet. Variant 2, het verleggen van de trambaan, is daarom de voorkeursvariant.

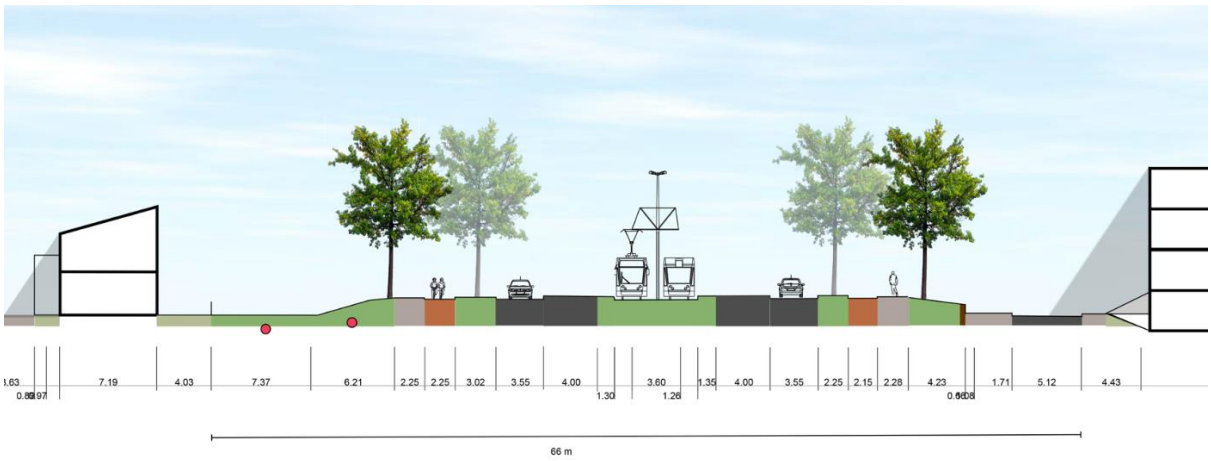
6.9 Deel C, Burgemeester Röellcircuit

Deel C zal zoveel mogelijk worden gehandhaafd en valt daarmee grotendeels buiten de scope van dit project. Het circuit is onlangs opnieuw ingericht, mede vanwege de komst van de Westtangent. Een mogelijke, toekomstige optimalisatie voor de doorstroming van de tram, is de tram rechtdoor, door het hart van de rotonde te laten kruisen. Hiermee is in de voorkeursvariant rekening gehouden, zodat dit in de toekomst mogelijk blijft.

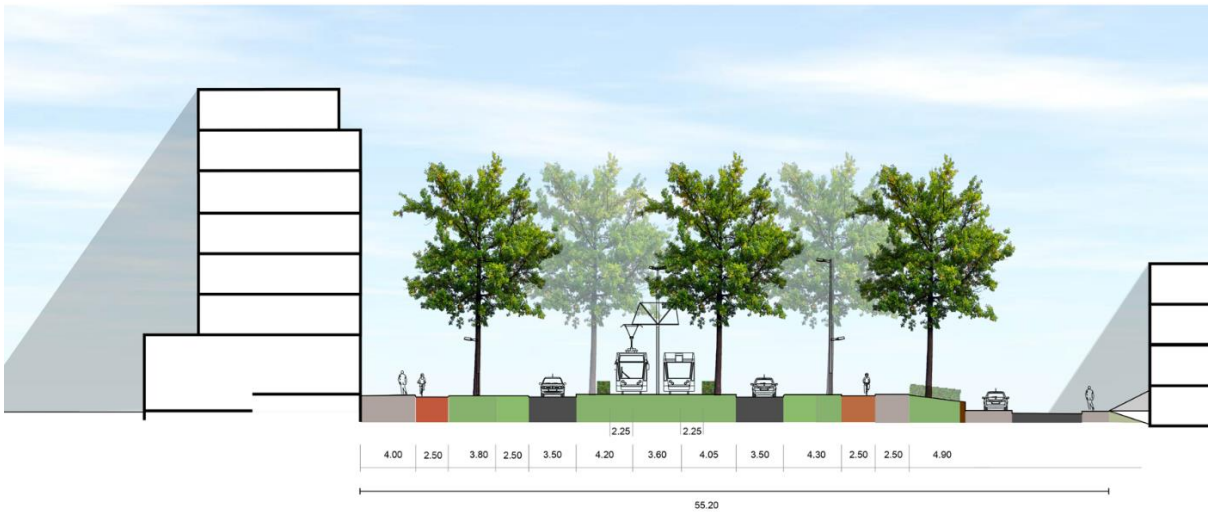
Een aandachtspunt is verder om bij de toekomstige nieuwbouw in de Van Deysselbuurt en Dichtersbuurt voldoende ruimte te reserveren voor de trottoirs aan de rotonde.

6.10 Deel D, Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester van de Pollstraat

Uitgangspunt is het voorgestelde groene profiel dat de hele Burgemeester Röellstraat zijn herkenbare karakter geeft met 2-dubbele bomenrijen, een trambaan die in gras ligt met aan weerszijden een haag en bloemrijke bermen rond de rijweg.
De bruggen zullen worden aangehouden als vaste lijn voor het profiel. Vanuit het midden wordt de weg als volgt opgebouwd: een groene trambaan met een haag, bomenrij, rijbaan, bomenrij, fietspad en voetpad.



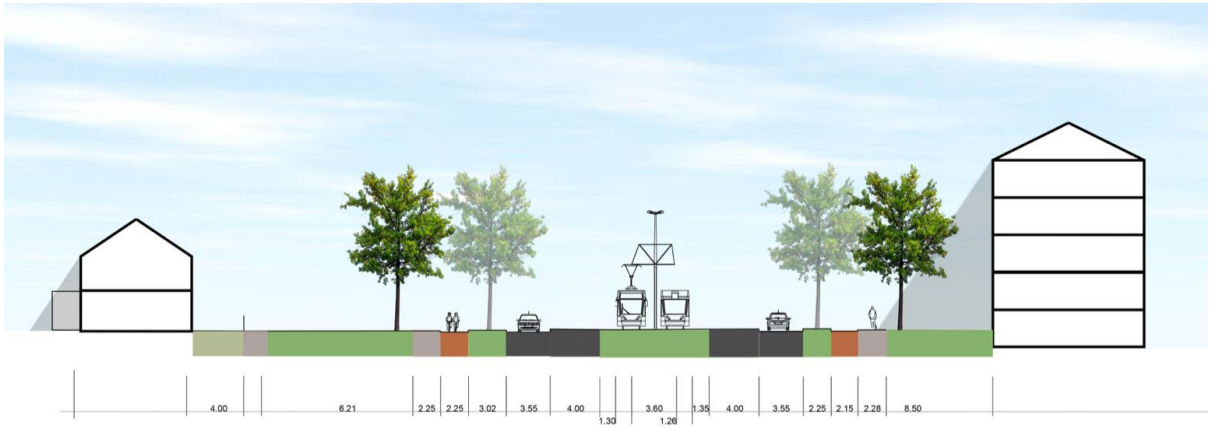
Huidige situatie



Voorgesteld profiel ter hoogte van de Dichtersbuurt

De nieuw te bouwen woningen ter hoogte van de Dichtersbuurt en de Couperusbuurt krijgen voorkanten aan de Burgemeester Röellstraat. Aangezien de weg onderdeel is van Plusnet auto is parkeren aan de Burgemeester Röellstraat hier niet mogelijk. Hetzelfde geldt voor toegangen tot parkeergarages van de nieuwbouw. Aan de hand van de verkeerscijfers zal in overleg met Team Verkeerstactiek onderzocht worden of het mogelijk is om serviceplekken te maken voor laden/lossen.

De zuidelijke rijbaan, van het circuit richting de ring A10, is een calamiteiten route. In het nieuwe profiel is naast de rijbaan daarom rekening gehouden met een uitwijkstrook van 2,5m, in het groen, bijvoorbeeld in de vorm van grastegels.



Huidige situatie ter hoogte van Couperusbuurt



Voorgesteld profiel ter hoogte van de Couperusbuurt

Met het situeren van voorkanten aan de zijde van de Burgemeester Röellstraat en eventuele functies in de plint is het gewenst voldoende brede stoepen te realiseren voor de goede entreefunctie, fietsparkeren van bezoekers, e.d. De verblijfskwaliteit van de trottoirs is hierbij leidend.

De kruising met de Burgemeester Rendorpstraat moet nader worden uitgewerkt op basis van verkeerscijfers. Met name in de situatie dat er een 'knip' gemaakt wordt bij Meer en Vaart, wat het uitgangspunt is in de Mobiliteitsvisie, moet de doorstroming hier verbeteren.
Aandachtpunt bij het uitwerken van de kruising is het verbeteren, veiliger maken van de situatie bij het benzinestation.

Aandachtspunt is verder de aansluiting aan de zuidzijde op de rotonde. Hier zijn nu als tijdelijke oplossing plantenbakken en paaltjes geplaatst voor het tegenhouden van auto's en scooters die hier willen doorsteken. Bij de verdere uitwerking tot een definitief inrichtingsplan moet bekeken worden hoe dit probleem op te lossen.

De tramhaltes worden toegankelijk gemaakt conform de uitgangspunten.

Bij de verdere uitwerking tot een definitief inrichtingsplan zal onderzocht worden hoe een verbinding tussen buurt en Burgemeester Röellstraat door een trap of hellingbaan kan worden ingepast. Op deze manier kan het openbaar vervoer beter bereikbaar worden vanuit de buurt.

6.11 Deel E, Burgemeester Van de Pollstraat tot Jan Tooropstraat, incl. metrostation Jan van Galenstraat

Oplossingsrichting
Uitgangspunt is het voorgestelde groene profiel dat de hele Burgemeester Röellstraat zijn herkenbare karakter geeft met 2-dubbele bomenrijen, hagen langs de trambaan die in gras ligt en bloemrijke bermen rond de rijweg.

Omdat de busbanen niet meer gebruikt worden is navraag gedaan over het al dan niet gebruiken van de busbanen. Er zijn geen plannen of voornemens tot plannen bekend voor het opnieuw in gebruik nemen van de busbanen. De voornaamste reden hiervoor is dat de busbanen parallel lopen met de trambaan. Door het opheffen van de ongebruikte busbanen kan ruimte gewonnen worden voor bomen, fiets en voetgangers.



Huidige situatie



Mogelijk profiel (indicatief) met meer groen en bredere trottoirs

Gezien de vele aspecten en stakeholders op dit deel, zal voor dit deel eerst nader onderzoek plaatsvinden en vervolgens een aparte Nota van Uitgangspunten worden vastgesteld.

De volgende aspecten zullen hierbij in ieder geval worden onderzocht:

- Het opheffen van de ongebruikte bus- en rijbanen ten gunste van fiets en voetgangers.
- Het herinrichten van de toegangspoortjes van metrostation Jan van Galenstraat.
- De wijze waarop in de toekomst de doorgaande (snel)fietsroute in noord-/zuidrichting de Burgemeester Röellstraat kan kruisen ten westen van het spoor.
- De mogelijkheden voor het verbeteren en toevoegen van fietsparkeerplekken.
- Het verbeteren van de uitstraling en verblijfskwaliteit onder het viaduct, met speciale aandacht voor verlichting, groen en kunsttoepassing.
- Het opheffen dan wel inkorten van de parallelwegen.
- Het toevoegen van groen.

6.12 Conclusies ontwerpverkenning

Op basis van de ontwerpverkenning en diverse overleggen met betrokken partijen en bewoners, kan het volgende worden geconcludeerd:

a. Ondanks de verwachte toename van het autoverkeer zijn er veel mogelijkheden om de uitstraling en verblijfskwaliteit te verbeteren.
b. Daarbij is het mogelijk de doorstroming van het autoverkeer te behouden en die van de tram te verbeteren.
c. In deel B is het noodzakelijk de trambaan te verleggen, ondanks de hogere kosten.
d. De aantrekkelijkheid van de straat voor voetgangers en fietsers kan sterk worden verbeterd.
e. De veiligheid van een aantal kruispunten kan sterk worden verbeterd.
f. De ecologische waarde en klimaatbestendigheid kan sterk worden verbeterd.

In overleg met de betrokken partijen zijn vervolgens randvoorwaarden en uitgangspunten opgesteld voor de verdere uitwerking van de verschillende delen.

7 Randvoorwaarden en uitgangspunten ontwerp

Hieronder worden puntsgewijs de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de herinrichting weergegeven:

Algemeen

1. Ontwerp en maatvoering dienen conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Verkeersnet, de Leidraad Centrale Verkeers Commissie (CVC) en Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen (ASVV), de principes van duurzaam veilig en de Puccinimethode te zijn.
2. De verblijfskwaliteit dient verbeterd te worden.
3. De vervoerwaarde dient verbeterd te worden.

Verkeersveiligheid

4. Ontwerp en maatvoering moeten leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid, vooral bij de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan.
5. De tramveiligheid (Wet Lokaal Spoor) dient verbeterd te worden.
6. 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.

Groen

7. Zoveel mogelijk behoud en versterking van het groen.
8. Handhaven van de groene trambaan en de aanwezige hagen en deze in de gehele straat door te zetten, zodat het een kenmerkend en verbindend element wordt.
9. Hagen staan minimaal 2,25 meter uit hart spoor. Bij kruispunten mogen de hagen het zicht niet belemmeren in verband met de verkeersveiligheid.
10. De huidige bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Waar dit niet mogelijk is, is verplaatsen het uitgangspunt. Pas wanneer dit niet mogelijk is, wordt overgegaan tot kap en herplant.
11. Het totaalaantal bomen blijft minimaal gelijk, maar neemt bij voorkeur toe.

Voetgangers

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

Fietsers

14. De gehele straat is Plusnet Fiets. Dit betekent dat de doorstroming van de fiets minimaal gelijk moet blijven, maar bij voorkeur moet worden verbeterd.
15. Voor onderdeel A, het gedeelte tussen het Lambertus Zijlplein en de Dr. H. Colijnstraat, is het uitgangspunt om het huidige fietspad aan de noordzijde, in 2-richtingen, te handhaven, maar het doortrekken van de rijbaan als 30 km weg, in de toekomst als mogelijkheid te behouden.
16. Fietspaden van minimaal 2,5 meter breed, in rood asfalt.

Openbaar Vervoer

17. De gehele straat is Plusnet Tram. De herinrichting dient te zorgen voor een verbetering van de doorstroming hiervan.
18. Rekening houden met de Ontwerp Voorschriften Nieuwe Sporen (OVNS) van Metro en Tram.

19. Het aantal en de globale locatie van de ov-haltes blijft in principe gelijk. Een aantal haltes verschuiven naar de andere zijde van de kruising, omdat de vervoerwaarde of verkeersveiligheid hierdoor toeneemt.
20. Alle Ov-haltes moeten voldoen aan de toegankelijkheidseisen.
21. De minimale lengte van de tramhaltes is 31 meter voor deel A en deel B en 62 meter in deel D en E.
22. De minimale breedte van de tramhaltes is 2,70 meter.

Gemotoriseerd Verkeer

23. Uitgangspunt is de verkeersprognose 2040 (VRA model) conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West.
24. Delen D en E dienen te voldoen aan de eisen van het Plusnet auto.
25. Delen D en E (en verbinding met President Allendelaan van deel C (Circuit) zijn een calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten en dienen aan de eisen hiervoor te voldoen.
26. 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.
27. Maximumsnelheid autoverkeer is 50 km/uur, met uitzondering van delen A en B, hiervoor geldt 30 km/uur.
28. Langsparkeerplaatsen aan de noordzijde van deel B.



Eisen autoverkeer verschillen per weggedeelte

Technische eisen inrichting

29. De nieuwe inrichting mag geen hogere beheerkosten met zich meebrengen.
30. Streven is om de beheerkosten te verlagen.
31. De nieuwe inrichting moet een levensduur van 30 jaar hebben.

Ontwerpvrijheden

a) Vrij liggend fietspad in 1- of 2-richtingen, afhankelijk van verkeersbewegingen en -veiligheid.
b) Horizontale en verticale alignement spoorontwerp (binnen richtlijnen die hiervoor gelden) met mogelijke verplaatsing.

BIJLAGE 1

Verslag virtuele wandeling dd. 3 oktober 2020 herinrichting Burgemeester Röellstraat

Vooraf

De bijeenkomst op 3 oktober 2020 was bedoeld als wandeling. Er waren twee wandelingen gepland.
1 van het Röellcircuit naar de Dr.H. Colijnstraat
2 van de Dr. H. Colijnstraat naar het Lambertus Zijlplein

Op 29 september 2020 kwam het bericht dat vanwege de verscherpte corona maatregelen de wandelingen niet door konden gaan.
Vervolgens is er een bewonersbrief uitgegaan aan 2000 huishoudens en aan de personen die zich al hadden aangemeld voor de wandeling dat er een digitale bijeenkomst zou worden gehouden op 3 oktober 2020 via MS teams.

De digitale bijeenkomst is in twee gedeelten gehouden.
1 van het Röellcircuit naar de Dr.H. Colijnstraat
2 van de Dr. H. Colijnstraat naar het Lambertus Zijlplein

Aanwezig namens de gemeente Amsterdam:

Bouke Kapteijn	Senior Projectmanager Geuzenveld-Slotermeer
Adri Hofstra	Projectleider
Guido Nas	Ontwerper openbare Ruimte
Mohamed el Faghloumi	Verkeersontwerper
Willeke Schrama	Omgevingsmanager

Inleiding

Herprofilering Burgemeester Röellstraat

Belangrijkste aanleiding voor de herprofilering 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. De Burgemeester Röellstraat heeft veel potentie door de verdichtingsmogelijkheden en de verbeterslag die gemaakt kan worden in de kwaliteit van de openbare ruimte. Einddoel is om de Burgemeester Röellstraat om te vormen tot een aantrekkelijke stadslaan en ruimte te creëren voor nieuwbouw aan de noordzijde als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de Lodewijk van Deysselbuurt, Dichtersbuurt en Couperusbuurt. De Burgemeester Röellstraat kan zo transformeren van een straat met verwaarloosde achterkanten naar een aantrekkelijke stadslaan met voordeuren aan de straat.
De herprofilering maakt onderdeel uit van de Principenota Geuzenveld/Slotermeer. Het college heeft vorig jaar opdracht gegeven om voor de verschillende deelgebieden waaronder de Burgemeester Röellstraat, concrete plannen uit te werken en ter besluitvorming voor te leggen.
De belangrijkst uitgangspunten zijn:

- Versmalling van het profiel aan de noordzijde met circa 18 meter.
- Minimaal behoud en eventueel verbeteren snelheid tram.

- Verwijderen slinger uit de trambaan.
- Tram blijft in het groen liggen en behoud van 4 rijen bomen.
- Aan beide kanten van de straat een vrijliggend fietspad.
- Nieuwe, veilige inrichting kruising Burgemeester van Leeuwenlaan.
- Fietspad naar Lambertus Zijlplein veranderen in (fiets)straat waar auto's maximaal 30 km mogen rijden.
- Onderzoek naar het verbeteren van de aansluiting op en omgeving van het metrostation Jan van Galenstraat.

De herprofilering van de Burgemeester Röellstraat wordt grotendeels gefinancierd vanuit de grondexploitaties voor de herontwikkeling van de aanliggende buurten. Daarom vindt de besluitvorming over de aanpak van de Burgemeester Röellstraat plaats via de Investeringsbesluiten (Plaberum) voor de herontwikkeling van deze buurten. Dit betekent dat de aanpak van het betreffende deel van de Burgemeester Röellstraat integraal wordt opgenomen in het investeringsbesluit van die buurt. De aanpak van het eerste deel (van dr. H. Colijnstraat tot Röellcircuit) wordt opgenomen in het investeringsbesluit van de Lodewijk van Deysselbuurt, dat dit najaar de besluitvorming ingaat. De aanpak van het tweede deel (van het Röellcircuit tot Cramergracht) wordt meegenomen in het investeringsbesluit voor de Dichters- en Couperusbuurt.

Via Google Maps, streetview en aan de hand van een concept tekening wordt de virtuele wandeling bekeken.
De ontwerper geeft een toelichting bij het conceptvoorstel voor de herinrichting van de straat.
De burgemeester Röellstraat is de verbindende factor tussen alle buurten en wijken al jarenlang.
Het is een belangrijke fietsverbinding en een belangrijke voetgangersroute.
Door de trambaan te verleggen naar de zuidzijde en de weg te versmallen aan de zuidzijde, ontstaat er ruimte voor nieuwbouw. 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 huidige bomen blijven zoveel mogelijk behouden of worden verplaatst. Alleen wanneer dit niet mogelijk is worden bomen gekapt en herplant. De huidige 4 bomen rijen blijven dus behouden. 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.

De deelnemers hebben de volgende opmerkingen/reacties gegeven.

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



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.



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 verkeersadder die het verkeer van de A10 de buurten 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?

Antw: *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.



Drempel bij kruising met Van Leeuwenlaan, stad in

- Echter 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.

Antw: *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 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.



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.

Antw: *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

Antw: *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 Lodewijk van Deysselstraat 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.

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

Deel 2 van de Dr. H. Colijnstraat naar het Lambertus Zijlplein

Aanwezig namens de gemeente Amsterdam

Bauke Kapteijn	Senior Projectmanager Geuzenveld/Slotermeer
Adri Hofstra	Projectleider
Guido Nas	Ontwerper openbare Ruimte
Mohamed el Faghloumi	Verkeersdeskundige
Willeke Schrama	Omgevingsmanager

Toelichting door Guido Nas:
In dit gedeelte wordt aangegeven dat de Burgemeester Röellstraat kan worden doorgetrokken als verbindende lijn naar het Lambertus Zijlplein.
De planontwikkeling is afhankelijk van de keuze die Eigen Haard gaat maken voor het slopen of renoveren van de Ruyschaverflat. 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 dan 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.



Gedeelte Ruychaverflat en ligging met talud

De deelnemers hebben de volgende opmerkingen/reacties gegeven

- Men is ontstemd over de aanleg van een gedeelte rijbaan in de richting van het Lambertus Zijlplein. Het is gewenst om de situatie te laten zoals die nu is met rust, groen en een fietspad.



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.

Antw: *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.

Antw: *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

Antw*: De herprofilering van de Burgemeester Röellstraat bestaat uit verschillende delen, met ieder een eigen planning.*
Het gedeelte ter hoogte van de Lodewijk van Deysselstraat gaat als eerste in verband met de woningplannen. 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.



Ruychaverflat

Er zal sowieso nog ook nog een participatie en/of formeel inspraak traject met bewoners volgen.
De getoonde tekeningen 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.

Tenslotte
Er wordt een verslag van de bijeenkomst gemaakt. Dat wordt gemaild aan de personen waarvan er een mailadres bekend is. Daarnaast wordt het verslag op de website geplaatst. Iedereen wordt hartelijk bedankt voor zijn of haar inbreng tijdens deze bijeenkomst.