Gemeente Amsterdam

Notulen 1e bewonersavond Jan Tooropstraat

Op donderdag 2 november 2023 vond bij Stichting Argan de eerste bewonersavond plaats over de vernieuwing van de openbare ruimte in de Jan Tooropstraat.
Onderwerp van de bijeenkomst was de start van de ontwerpfase. De aanwezige bewoners kregen een presentatie van de gemeentelijke ontwerper en de omgevingsmanager Adriana Osorio Castrillón.
In dit verslag leest u over de aanleiding van de vernieuwing, de verschillende vraagstukken die in de straat spelen, de uitgangspunten voor het ontwerp, de reacties van de bewoners en hoe het toekomstig proces eruit ziet.

Aanleiding vernieuwing Jan Tooropstraat

Het doel van de vernieuwing is om er een aangename en verkeersveilige straat van te maken.
De behoefte om de Jan Tooropstraat te vernieuwen bestaat al enkele jaren, maar het project is een paar keer uitgesteld in afwachting van de ontwikkeling van de Cluster 2 campus scholengemeenschap die uit eindelijk niet doorgegaan is. Daarnaast moest tijdens de aanleg van de Derkinderenstraat het verkeer omgeleid worden naar de Jan Tooropstraat.

Wat speelt er in de Jan Tooropstraat?

- Woningbouw: er is een Stadskas gekomen en er zijn veel nieuwe woningen gebouwd in de afgelopen jaren. Ook staat in de nabije omgeving de bouw van nieuwe woningen gepland.

- Fietspaden: brede stoepen onderbreken de fietspaden. Hierdoor ontstaat er een onoverzichtelijke verkeersituatie voor voetgangers en fietsers.

- Afvalcontainers: de locatie van de afvalcontainers is niet optimaal. Ze staan te dichtbij de woningen en veroorzaken geluidsoverlast met name 's nachts en stankoverlast vanwege bijplaatsingen. Hier zijn verschillende meldingen over binnengekomen. Vanwege de hoogteverschillen in de stoepen zijn de afvalcontainers minder toegankelijk voor mensen die slecht ter been zijn.

- Bomen: de bomen horen bij de hoofdboomstructuur van Amsterdam en zorgen voor een mooie groene aanblik en tegelijkertijd voor een aangenaam klimaat in de straat. De bomen hebben echter een te kleine groeiruimte waardoor wortels het trottoir omhoogdrukken.

- Schoolbussen: tijdens het halen en brengen van kinderen zorgen de schoolbussen voor tijdelijke verkeers- en parkeerdrukte. Ook ontstaan hierdoor onveilige situaties in het verkeer.

Uitgangspunten ontwerp

Bomen
Bomen horen bij de hoofdboomstructuur van Amsterdam en worden in principe behouden. Dit betekent in de praktijk dat er geen graafwerkzaamheden mogen plaatsvinden die de wortelzone kunnen aantasten tenzij aangetoond wordt dat deze onvermijdelijk zijn.

Ontwerpuitgangspunten:
- Dubbele bomenrij.
- Behoud bestaande bomen en toepassen van grondverbetering.
- Vervangen slechte bomen.

Verkeer
De straat is gekenmerkt als een autoluwe straat met als maximum snelheid 30 km/uur. Het huidige wegprofiel past hier niet bij.

Ontwerpuitgangspunten:
- Fietsers en auto's op de rijbaan.
- Verkeersdrempels om snelheid af te remmen.

Parkeren
In de straat zijn nu 71 parkeerplaatsen. Deze worden 64% van de tijd gebruikt, blijkt uit onderzoek. Het autogebruik zal steeds verminderen vanwege het parkeerbeleid van de gemeente.
De schoolbusjes gebruiken de zijstraten om de kinderen af te zetten.

Ontwerpuitgangspunten:
- Parkeren aan één kant.
- Deels parkeren aan twee kanten.

Afvalcontainers
Afvalcontainers dienen bij voorkeur niet te dicht bij woningen geplaatst te worden en dienen ook toegankelijk te zijn voor mindervaliden.

Ontwerpuitgangspunten:
- Afvalcontainers verplaatsen.

Ondergrond
Er liggen veel kabels en leidingen in de ondergrond, er is hierdoor weinig ruimte voor verplaatsen van de bomen.

Ontwerpuitgangspunten:
- Geen bomen en containers op kabels en leidingen.

Klimaatadaptatie
In het zuidelijk deel van de straat komt wateroverlast voor. Regenwaterinfiltratie is niet mogelijk vanwege hoge grondwaterstand.

Ontwerpuitgangspunten:
- Regenwater bergen in groene stroken.
- Meer groene ruimte toepassen in de trottoirs om te kunnen verblijven.

Reacties bewoners op de uitgangspunten

- De lage parkeerdrukte wordt niet herkend.
- Er moet ook rekening gehouden worden met parkeerplaatsen voor mindervaliden.
- Tijdens het halen en brengen van de kinderen wordt er dubbel geparkeerd. Het verkeer kan er niet doorstromen en er ontstaan verkeerstoppingen tot aan de Jan Voermanstraat.
- Op rustige momenten wordt er veel te hard gereden. Graag een verkeersdrempel en een voetgangersoversteekplaats aanleggen.
- Is het mogelijk om een flitspaal te installeren?
- De verkeersveiligheid is een groot aandachtspunt van de straat!
- Graag dubbele fietspaden aanleggen want men houdt zich niet aan de verkeerssnelheid en dit kan gevaarlijk zijn voor de fietsers.
- Als de straat één-richtingsverkeer zou zijn, zou deze veel overzichtelijker en veiliger zijn.
- Er zouden verschillende verkeersscenario's berekend moeten worden: één met twee-richtingsverkeer en een ander met éénrichtingsverkeer om te kijken wat er gebeurt in de zijstraten. Hoe wordt dan de toestroom en uitstroom van auto's?
- Een fietsstraat aanleggen waar de auto's te gast zijn, zou ook een oplossing kunnen zijn.
- Groene stroken zijn mooi maar de verkeersveiligheid gaat voor.
- Het traject dat vernieuwd gaat worden is te beperkt. Graag deze doortrekken tot aan de Postjesweg.
- Bij het August Allebéplein zorgen de vrachtwagens van de Lidl voor gevaarlijke situaties. De vrachtwagens kunnen niet de draai maken en gaan achteruit door de kruising heen. De oplossing dient integraal te zijn, de scholen en Lebo moeten erbij betrokken worden.
- Fijn als de bomen kunnen worden behouden.

Toelichting op het vervolgproces en voorlopige planning: van ontwerp tot uitvoering

Het project loopt een lang traject door om van ontwerp tot uitvoering te komen. Er zijn 4 fasen. Op hoofdlijnen ziet het proces er zo uit:

- Fase 1, 2023: Tijdens deze fase zijn er vooronderzoeken gedaan en het bestuur heeft het startbesluit genomen. Op basis van de resultaten van de vooronderzoeken zijn de conceptuitgangspunten samengesteld. Op basis van de uitgangspunten voor het ontwerp en de reacties van de bewoners worden de uitgangspunten van het ontwerp aangepast en het conceptontwerp voorbereid.

- Fase 2, 2024: Als het conceptontwerp klaar is, wordt dit gedeeld met de bewoners en belanghebbenden. Deze mogen reageren op het ontwerp. De bewonersreacties worden afgewogen en het conceptontwerp wordt zo nodig aangepast. Het ontwerp wordt dan definitief en het kan vastgesteld worden door het bestuur als "het voorkeursbesluit". Bewoners worden hierover per brief en via de internetpagina geïnformeerd.

- Fase 3, 2025: Op basis van het definitief ontwerp start de technische voorbereiding, nadere onderzoeken worden gedaan en de wenstracéprocedure kan starten. Dat houdt in dat er

afstemming en samenwerking plaatsvindt tussen de gemeente en andere partijen om de ondergrondse kabels en leidingen te vervangen in het traject waar de straat vernieuwd wordt. Tijdens deze fase wordt de uitvoering voorbereid, bestektekening en de definitieve kostenraming gemaakt. Het bestuur neemt een uitvoeringsbesluit en het project kan worden uitbesteed.

- Fase 4, Uitvoering, start 2026: de verkeersmaatregelen worden voorbereid, bewoners worden geïnformeerd over de start van de uitvoering.

Hoe verder?

De gemeente gaat aan de slag met de reacties om de uitgangspunten bij te stellen en het conceptontwerp voor te bereiden. Tijdens de volgende bewonersavond komen we terug op de reacties die we tijdens de bewonersavond gekregen hebben en die via de internetpagina/per mail zijn binnengekomen.