Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording

Voorkeursvariant verkeerscirculatie Middenmeer Noord

Juni 2026 | Project Middenmeer Noord | Stadsdeel Oost

1. Inleiding

In Middenmeer Noord voert de gemeente groot onderhoud uit aan de openbare ruimte. De straatprofielen zijn daarbij qua breedte minimaal aangepast; in de nieuwe inrichting zijn vooral markeringen aangebracht tussen de parkeerstroken en de rijbaan. Ook in de bestaande situatie, vóór het groot onderhoud, waren de straten al te smal voor veilig tweerichtingsverkeer: daarvoor is een rijbaanbreedte van minimaal 4,8 m nodig, en die ruimte is er niet en was er niet. Daarom is onderzocht om in een aantal straten eenrichtingsverkeer in te voeren.

Tijdens het groot onderhoud is, vooruitlopend op het definitieve verkeersbesluit, op een aantal plekken al tijdelijk eenrichtingsverkeer ingesteld. Dit is nodig om de situatie tijdens de werkzaamheden veilig te houden, met name rond de scholen, en is nog niet de definitieve inrichting.

Voor de definitieve verkeerscirculatie heeft adviesbureau Goudappel vijf varianten onderzocht. Op basis daarvan is ‘variant 5’ als voorkeursvariant aangemerkt: in de woonstraten en op de Linnaeuskade wordt eenrichtingsverkeer ingesteld, terwijl de Hogeweg en de Copernicusstraat tweerichtingsverkeer blijven.

Op 25 maart 2026 vond een informatieavond plaats waarop deze voorkeursvariant en de andere onderzochte varianten zijn toegelicht. Aansluitend konden bewoners, ondernemers en instellingen reageren.

In deze Nota van Beantwoording worden de ontvangen reacties beantwoord. Hoofdstuk 2 gaat in op de communicatie en het participatieproces. Hoofdstuk 3 bevat de inhoudelijke beantwoording per thema, met telkens de achtergrond, de reacties en de afweging. Hoofdstuk 4 bevat de conclusie. De verkeerskundige beantwoording is gebaseerd op onderzoek en advies van adviesbureau Goudappel.

2. Communicatie en participatie

Het participatieproces is vastgelegd in het participatieplan Verkeerscirculatie Middenmeer Noord, dat op 27 januari 2026 door het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost is vastgesteld. De participatietafel Oost heeft op 6 januari 2026 een positief advies uitgebracht; de aandachtspunten daaruit zijn verwerkt in de communicatie en uitvoering. De mate van invloed is vastgesteld op het niveau reageren: de noodzaak van eenrichtingsverkeer en de voorkeursvariant stonden vast, de inbreng is gericht op aandachtspunten voor de uitwerking.

Bewoners en ondernemers zijn met een bewonersbrief (5 maart 2026) geïnformeerd over de tijdelijke verkeersmaatregel en de informatieavond. De informatieavond vond plaats op 25 maart 2026. Daarnaast bestond de mogelijkheid om schriftelijk te reageren per e-mail en via reactieformulieren.

Naar aanleiding van de informatieavond en de schriftelijke reactiemogelijkheid zijn reacties ontvangen van een aantal inwoners. De namen en adressen van de indieners worden uit privacyoverwegingen niet in deze nota opgenomen. De reacties zijn in geanonimiseerde en samengevatte vorm per thema opgenomen en beantwoord. Reacties over specifieke persoonlijke situaties zijn waar nodig persoonlijk beantwoord.

3. Reacties per thema

3.1 Noodzaak en wegbreedte

Achtergrond: De straatprofielen zijn bij het groot onderhoud qua breedte slechts minimaal aangepast; in de nieuwe inrichting zijn markeringen aangebracht tussen de parkeerstroken en de rijbaan. Ook vóór het groot onderhoud waren de straten al te smal voor veilig tweerichtingsverkeer: daarvoor is volgens de geldende richtlijnen (ASVV) een rijbaanbreedte van minimaal 4,8 m nodig, en die ruimte is er niet en was er niet.

Reacties: Bewoners geven aan dat de straten te smal zijn en dat auto's elkaar moeilijk kunnen passeren, wat zij onveilig en onoverzichtelijk vinden, vooral 's avonds als de parkeervakken vol staan. Een deel van de bewoners wenst zelf eenrichtingsverkeer in de woonstraten.

Afweging: Meerdere straten zijn onvoldoende breed voor veilig tweerichtingsverkeer en waren dat ook vóór het groot onderhoud al; de benodigde 4,8 m is er niet en was er niet. Het straatprofiel is qua breedte slechts minimaal aangepast — in de nieuwe inrichting zijn markeringen aangebracht tussen de parkeerstroken en de rijbaan. Daarom wordt eenrichtingsverkeer ingesteld. De nieuwe rijbaanbreedte biedt ruimte voor een auto en een (bak)fiets om elkaar krap en stapvoets te passeren. Het instellen van eenrichtingsverkeer sluit aan op de wens van veel bewoners.

3.2 Variantkeuze (variant 5)

Achtergrond: Adviesbureau Goudappel heeft vijf varianten voor de verkeerscirculatie onderzocht op de thema's toegankelijkheid (omrijden) en veiligheid (verkeersdrukte op kwetsbare punten, zoals scholen en de Linnaeuskade). Op basis hiervan is variant 5 als voorkeursvariant aangemerkt.

Reacties: Bewoners stellen vragen over de onderzochte varianten en over de keuze voor variant 5. Ook is gevraagd of bij de variantenafweging belangrijke informatie of beoordelingscriteria over het hoofd zijn gezien.
Afweging: Variant 5 is gekozen omdat deze de verkeersveiligheid, met name rond de scholen en op de Linnaeuskade, het meest verbetert terwijl de bereikbaarheid van de buurt op peil blijft. De Hogeweg en de Copernicusstraat blijven tweerichtingsverkeer. De participatie is

mede gebruikt om te toetsen of aandachtspunten of criteria zijn gemist; de inbreng heeft niet geleid tot een andere variantkeuze. Variant 5 blijft de voorkeursvariant.

3.3 Hogeweg-oost

Achtergrond: In variant 5 wordt de Hogeweg ten oosten van de Meester P.N. Arntzeniusweg vanuit de Archimedesweg ingereden. Een bewoner wees erop dat dit deel daardoor feitelijk doodlopend lijkt.

Reacties: Gevraagd is of de Hogeweg ten oosten van de Meester P.N. Arntzeniusweg niet beter eenrichtingsverkeer kan worden (van west naar oost), mede met het oog op de overzichtelijkheid van het kruispunt met de Archimedesweg en de Polderweg.

Afweging: In variant 5 is het mogelijk dit deel van de Hogeweg in te rijden en te keren, maar de weg is hier feitelijk doodlopend. Vanuit verkeersveiligheid is keren op deze plek, in combinatie met de hoeveelheid fietsers, niet wenselijk. Daarom is het beter om ook op het oostelijke deel van de Hogeweg (tussen de Ptolemaeusstraat en de Archimedesweg) eenrichtingsverkeer in te stellen. Dit wordt als aanbeveling meegenomen en in het definitief ontwerp onderzocht. De voorkeursvariant (variant 5) blijft hierbij ongewijzigd.

3.4 Linnaeuskade

Achtergrond: De Linnaeuskade wordt in variant 5 eenrichtingsverkeer in oostelijke richting (van west naar oost), waarbij het verkeer de straat inrijdt vanaf de Middenweg/Linnaeusstraat. Een aandachtspunt is doorgaand verkeer en verkeer zonder bestemming in de wijk.

Reacties: Voorgesteld is om sluipverkeer te verminderen door linksaf vanaf de Linnaeusstraat naar de Linnaeuskade niet toe te staan (behalve voor nood- en hulpdiensten). Daarnaast zijn er zorgen over de drukte op de kade.

Afweging: Het beperken van linksaf vanaf de Linnaeusstraat naar de Linnaeuskade vinden wij niet wenselijk; dat gaat ten koste van de bereikbaarheid en de bevoorrading. Met het instellen van eenrichtingsverkeer wordt de Linnaeuskade bovendien al aanzienlijk rustiger. Deze beperking wordt daarom niet ingevoerd.

3.5 Schoolomgeving en halen en brengen

Achtergrond: Rond de scholen is het tijdens haal- en brengmomenten druk. Verkeersveiligheid rond de scholen is een leidend criterium geweest bij de keuze voor de voorkeursvariant.

Reacties: Bewoners maken zich zorgen over drukte en onveiligheid bij het halen en brengen van kinderen en vragen om een schoolstraat en/of het weren van vrachtverkeer tijdens schooltijden.

Afweging: Een schoolstraat is alleen op de Herschelstraat mogelijk; de overige straten rond de scholen kunnen niet worden afgesloten zonder de verkeerscirculatie te schaden. Het weren van vrachtverkeer tijdens de haal- en brengmomenten regelen we niet met een afsluiting. Het haal- en brenggedrag pakken we op in overleg met de scholen en zo nodig via handhaving.

3.6 Fietsers

Achtergrond: Het is gemeentelijk beleid om geen eenrichtingsverkeer voor fietsers in te voeren. Dit is niet handhaafbaar. Fietsers blijven dus in twee richtingen rijden, ook in straten met eenrichtingsverkeer voor auto's.

Reacties: Omdat bakfietsen breed zijn, is gevraagd of het eenrichtingsverkeer ook voor fietsers kan gaan gelden. Ook is gemeld dat fietsers vaak over het voetpad rijden en bij de bruggen op de Linnaeuskade over het voetpad afsnijden, en is gevraagd om doorsteekjes bij lange straten.

Afweging: Bij de gekozen rijbaanbreedte kunnen een auto en een bakfiets elkaar krap en stapvoets passeren. Eenrichtingsverkeer voor fietsers wordt niet ingevoerd: dit is lastig te handhaven en fietsers kiezen vaak de kortste route; tweerichtingsverkeer voor fietsers is daarom voorspelbaarder en veiliger. Bij de uitwerking van de herinrichting wordt actief gezocht naar een oplossing voor fietsers die bij de bruggen over het voetpad afsnijden. Bij lange, aaneengesloten parkeerstroken vervallen mogelijk enkele parkeervakken, zodat er doorsteekjes vanaf het trottoir naar de rijbaan ontstaan.

3.7 Logistiek en laden en lossen

Achtergrond: In de wijk vindt logistiek verkeer plaats, onder meer door pakketdiensten die laden en lossen.

Reacties: Bewoners noemen knelpunten met pakketdiensten en vragen of er venstertijden voor laden en lossen kunnen worden ingevoerd, eventueel via het verkeersbesluit.

Afweging: Er worden geen venstertijden voor laden en lossen ingevoerd en dit wordt niet opgenomen in het verkeersbesluit. Het laad- en losgedrag wordt waar nodig via handhaving opgepakt.

3.8 Snelheid en snelheidsremming

Achtergrond: In enkele straten wordt te hard gereden en is de snelheidsremming volgens bewoners onvoldoende.

Reacties: Bewoners ervaren hardrijden en vragen onder meer of de drempels in de Pythagorasstraat kunnen worden teruggeplaatst.

Afweging: Snelheidsremmende maatregelen worden bij de uitwerking van het ontwerp bekeken. De drempels in de Pythagorasstraat worden waar mogelijk teruggeplaatst of aangevuld.

3.9 Tijdelijke maatregel en bebording

Achtergrond: Tijdens het groot onderhoud is, vooruitlopend op het definitieve verkeersbesluit, tijdelijk eenrichtingsverkeer ingesteld met tijdelijke bebording. Dit is nodig om de situatie tijdens de werkzaamheden veilig te houden.

Reacties: Bewoners wijzen op onduidelijke of fout geplaatste tijdelijke borden en op het risico dat het vertrouwen in de maatregel afneemt. Ook is gemeld dat bouwverkeer en afvalinzameling soms tegen de rijrichting in rijden.

Afweging: De tijdelijke bebording wordt gecontroleerd en waar nodig gecorrigeerd. De tijdelijke maatregel is niet de definitieve inrichting. De aannemer wordt aangesproken op het volgen van de rijrichtingen. Afvalwagens en nood- en hulpdiensten beschikken over een ontheffing om waar nodig tegen de rijrichting in te rijden; de routes worden zo ingericht dat zij goed bij de containers kunnen komen en in de definitieve situatie, na het groot onderhoud, zo veel mogelijk op de rijrichtingen worden afgestemd.

3.10 Bereikbaarheid hulpdiensten en afvalinzameling

Achtergrond: Door het eenrichtingsverkeer kunnen routes voor hulpdiensten en afvalinzameling wijzigen.

Reacties: Bewoners vragen of het omrijden problemen oplevert voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en hoe de afvalinzameling de wijk blijft bedienen.

Afweging: Hulpdiensten en afvalwagens hebben een ontheffing om tegen de rijrichting in te rijden. Het plan leidt voor hen daarom niet tot wezenlijke veranderingen ten opzichte van de huidige situatie; de routes worden zo ingericht dat de wagens goed bij de containers kunnen komen.

3.11 Fietsparkeren bij scholen

Achtergrond: Rond de scholen is behoefte aan parkeerruimte voor (bak)fietsen.

Reacties: Bewoners vragen om meer plekken om (bak)fietsen bij de scholen te parkeren.

Afweging: In het definitief ontwerp worden fietsparkeervakken (geschikt voor bakfietsen) op de hoeken van de straten bij de scholen onderzocht.

4. Conclusie

De participatie heeft niet geleid tot een wijziging van de voorkeursvariant; variant 5 blijft gehandhaafd. Op basis van de reacties zijn wel de volgende punten meegenomen in de verdere uitwerking en/of het verkeersbesluit:

- Bij lange, aaneengesloten parkeerstroken vervallen enkele parkeervakken voor doorsteekjes van trottoir naar rijbaan.
- Er wordt actief gezocht naar een oplossing voor fietsers die bij de bruggen op de Linnaeuskade over het voetpad afsnijden.

- Snelheidsremmende maatregelen, waaronder de drempels in de Pythagorasstraat, worden waar mogelijk (terug)geplaatst.
- De tijdelijke bebording wordt gecontroleerd en gecorrigeerd; de aannemer wordt aangesproken op de rijrichtingen.
- Op de hoeken bij de scholen worden fietsparkeervakken (geschikt voor bakfietsen) onderzocht in het definitief ontwerp.
- Op het oostelijke deel van de Hogeweg (tussen Ptolemaeusstraat en Archimedesweg) wordt eenrichtingsverkeer onderzocht in het definitief ontwerp.

Een aantal verzoeken is afgewogen maar niet overgenomen, omdat zij ten koste gaan van de bereikbaarheid of niet uitvoerbaar of handhaafbaar zijn: het beperken van linksaf vanaf de Linnaeusstraat, het invoeren van venstertijden voor laden en lossen, en eenrichtingsverkeer voor fietsers.
Alle indieners van reacties worden na vaststelling door het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost schriftelijk geïnformeerd via een bewonersbrief.

Bijlagen

- Presentatie informatieavond 25 maart 2026
- Memo verkeerscirculatieplan Middenmeer Noord (Goudappel)

Verkeerscirculatieplan Middenmeer Noord

Informatieavond 25 maart



Kenmerk	Informatieavond Verkeerscirculatieplan Middenmeer Noord
Datum	25-03-2026

Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Programma

Deel 1: 17:00-17:40

- Welkom
- Spelregels voor deze avond
- Waarom eenrichtingsverkeer?
- Tijdelijke situatie sinds 9 maart 2026
- Vragenronde
- Pauze (5min)

Deel 2: 17:45-18:30

- Verkeerscirculatieplan eenrichtingsverkeer
- Onderzochte varianten
- Conclusies
- Vragenronde
- Afsluiting

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Spelregels

- We informeren jullie over de voorkeursvariant
- We horen graag aandachtspunten en ervaringen
- Tussendoor vragen stellen mag
- Stel korte en duidelijke vragen
- Geef het liefst concrete voorbeelden
- En het allerbelangrijkste:

Luister naar elkaar en laat elkaar uitspreken

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Aanleiding: groot onderhoud

Informatief
Aan deze inhoud kunnen geen rechten worden ontleend





Aanleiding: groot onderhoud

Informatief
Aan deze inhoud kunnen geen rechten worden ontleend





Vervolgstappen

- Tijdelijk eenrichtingsverkeer (klachten, veiligheid)
- Definitief voorstel (met input van deze informatieavond)
- Besluit dagelijks bestuur Oost (Q2 2026)
- Terugkoppeling
- Procedure verkeersbesluit (Q3 2026)

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Pauze

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Waar waren we?

Informatief
Aan deze inhoud kunnen geen rechten worden ontleend





Minimale wegbreedte

- Breedte auto: 2 meter
- Benodigde ruimte rijdende auto: 2,4 meter
- Ruimte rijdende fietser: 1 meter

- Tweerichtingsverkeer: minimaal 4,8 meter (twee rijdende auto's kunnen elkaar passeren)
- Eenrichtingsverkeer: minimaal 3,4 meter (één rijdende auto en een fietsers kunnen elkaar passeren)

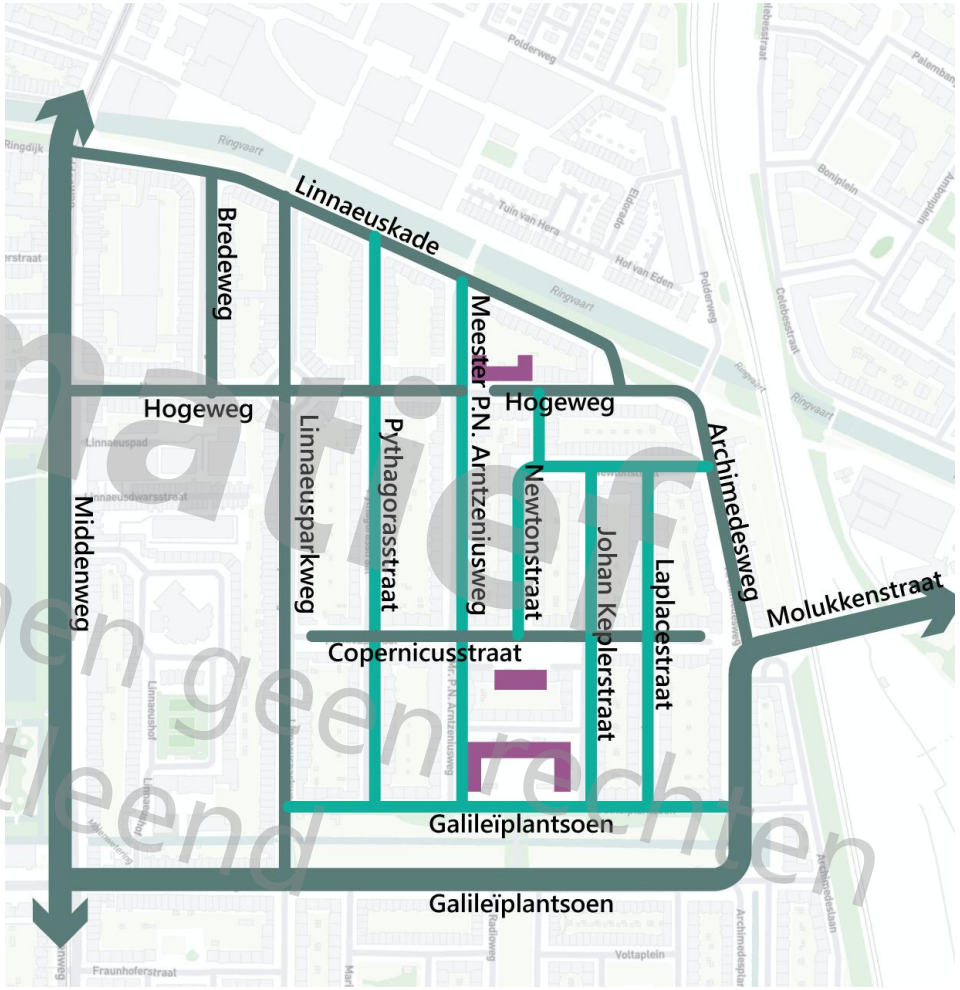
Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Eenrichtingsverkeer

We voeren eenrichtingsverkeer in op:

- Pythagorasstraat
- Meester P.N. Arntzeniusweg
- Newtonstraat
- Johan Keplerstraat
- Laplacestraat
- Galileïplantsoen (noord)

Veel van deze straten waren al smaller dan wenselijk voor tweerichtingsverkeer.



Straat voldoende breed voor tweerichtingsverkeer
Straat onvoldoende breed voor tweerichtingsverkeer

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Varianten

- Vijf varianten opgesteld en deze getoetst aan een beoordelingskader

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Beoordelingskader

Toegankelijkheid en verkeersveiligheid

Werkwijze:

- Bepalen kortste route van elke straat (indien nodig opgeknipt) naar de Middenweg en Molukkenstraat
- Op deze manier bepaald: Vanuit welke straten zijn de omrijdafstanden groot en waar wordt het drukker

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Beoordelingskader

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Toegankelijkheid

- Gemiddelde hoeveelheid extra omrijden
- Aantal wegvakken met meer dan 500m omrijden
- Gemiddelde hoeveelheid omrijden voor logistiek verkeer (gemiddelde hoeveelheid omrijden straten met veel winkels/restaurants).
- Robuustheid: hoe goed blijft de buurt functioneren als er een straat is afgesloten

Verkeersveiligheid

- Hoe veel drukker wordt het in de buurt
- Hoe veel drukker wordt het rondom scholen en op de Linnaeuskade

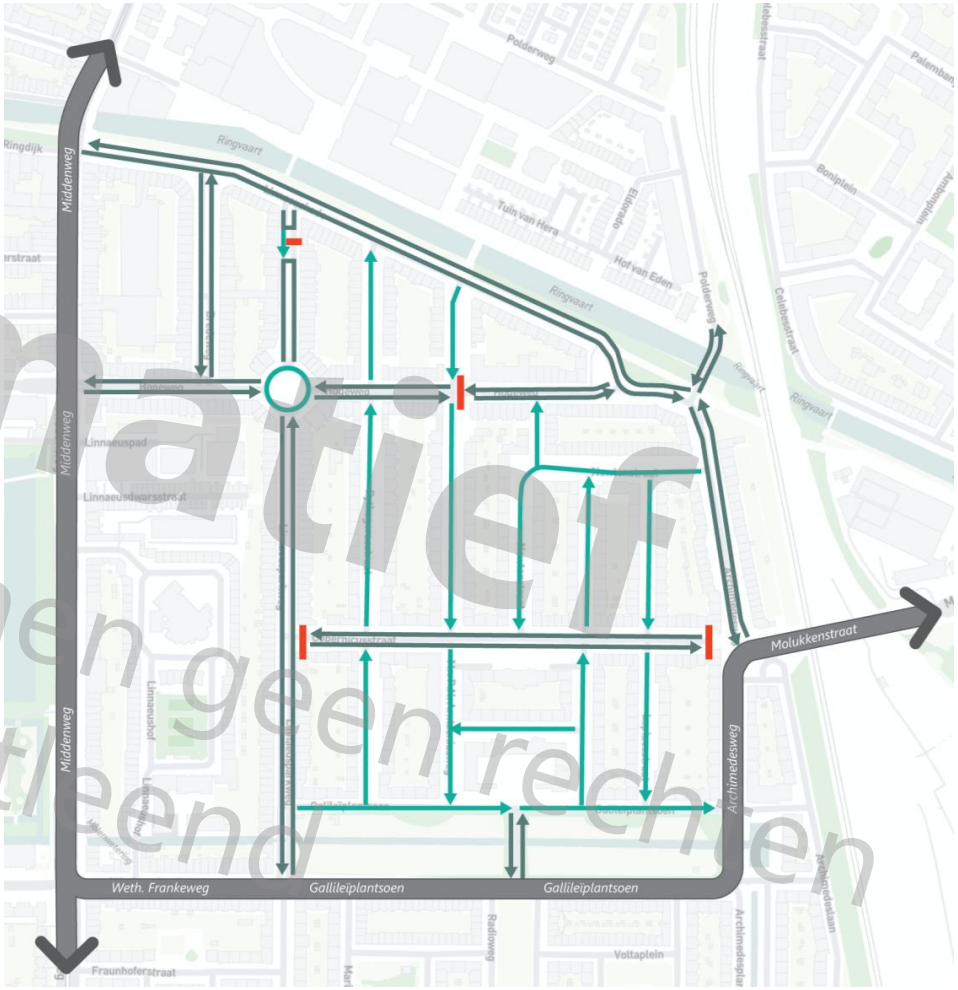
Beoordeling

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Variant:	Toegankelijkheid (omrijden)				Veiligheid	
	Gemiddelde afstand omrijden	Maximaal (aantal > 500m)	Logistiek	Robuustheid	Verkeers-drukte in buurt	Verkeers-drukte kwetsbare punten
V1	+42m	0	18m	+	+8%	-1%
V2	+42m	0	18m	+	+8%	-1%
V3	+179m	18	113m	--	+8%	-5%
V4	+115m	12	68m	0	+8%	-5%
V5	+101m	12	30m	0	+5%	-19%

Variant 1

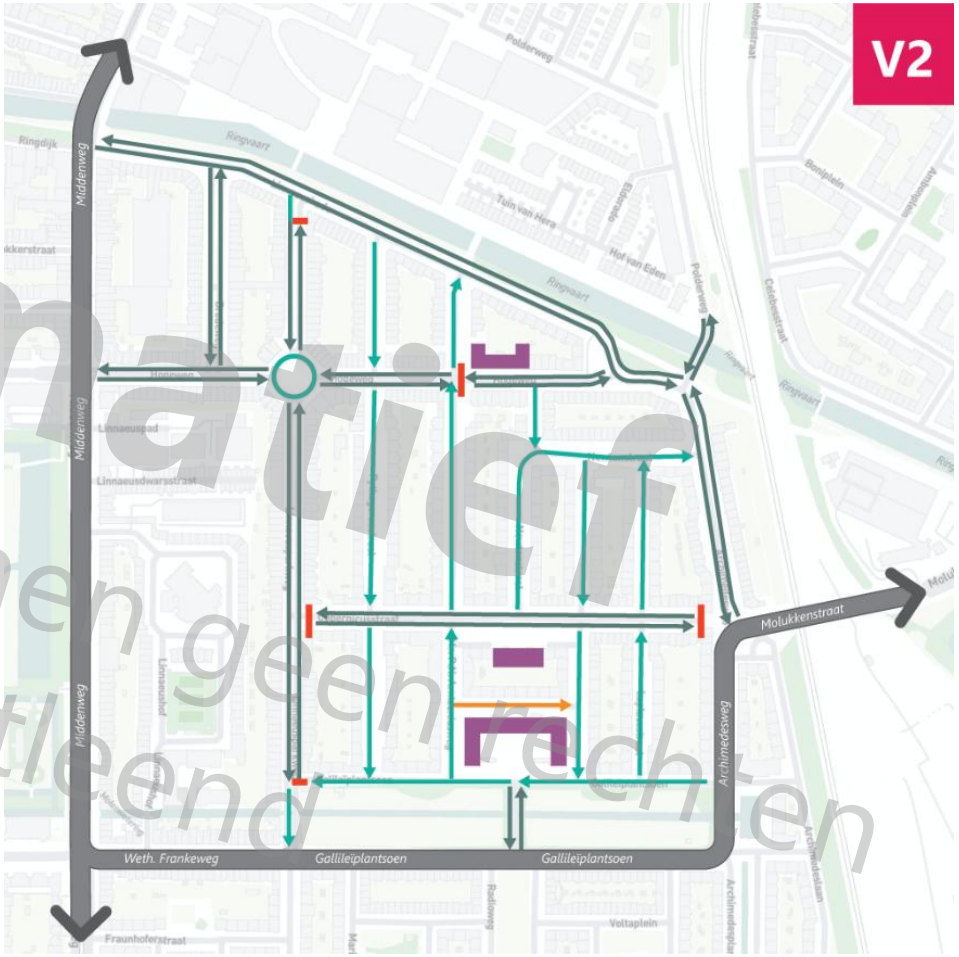
- Eenrichtingsverkeer ingevoerd op de straten die te smal zijn voor tweerichtingsverkeer
- Richtingen zo veel mogelijk afwisselend om de hoeveelheid omrijden minimaal te houden



Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Variant 2

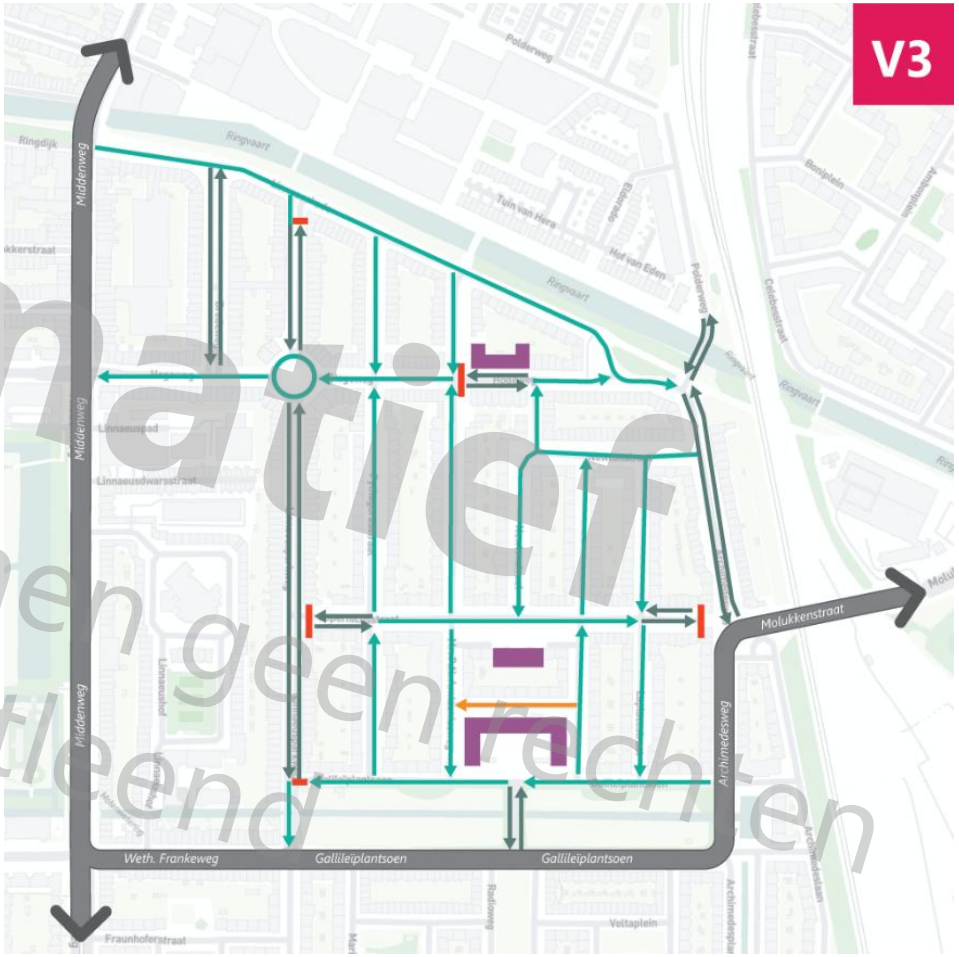
- Gelijk aan variant 1, rijrichtingen omgedraaid
- Conclusie: resultaten ook vrijwel gelijk aan variant 1



Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Variant 3

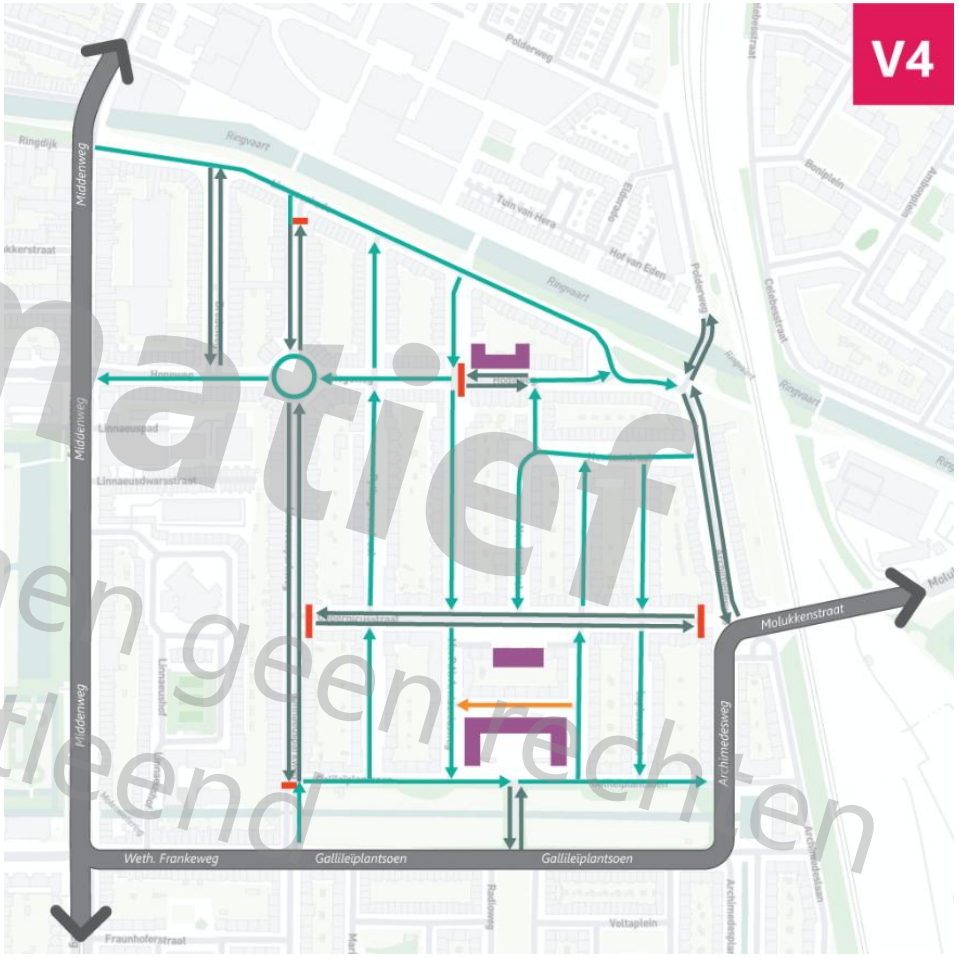
- Ook eenrichtingsverkeer op Hogeweg en Copernicusstraat.
- Conclusie: Dit zorgt voor meerdere straten voor erg veel omrijden



Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Variant 4

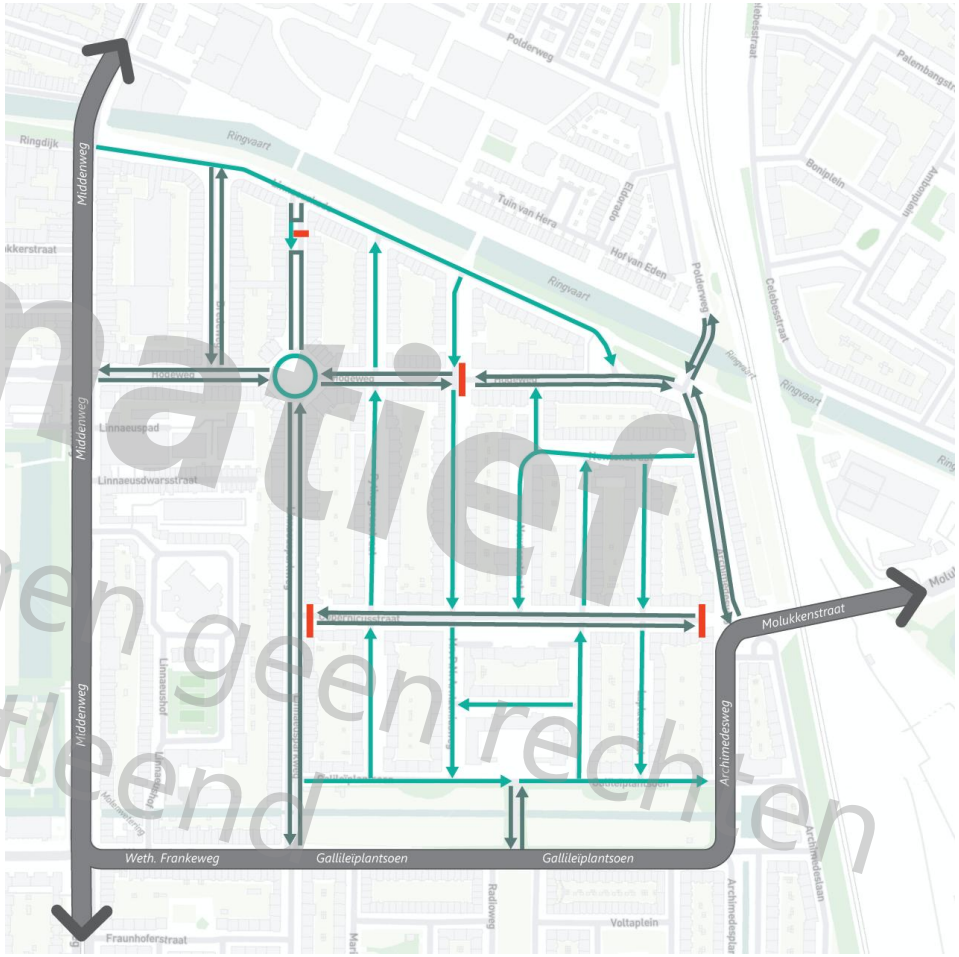
- Gelijk aan variant 1 alleen worden de Hogeweg en Copernicusstraat eenrichtingsverkeer.
- Conclusie: Verkeersveiligheid gelijk aan varianten 1 en 2, maar wel meer omrijden.



Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Variant 5

- Alleen Linnaeuskade eenrichtingverkeer
- Conclusie: Ten opzichte van variant 1 vooral effecten voor bewoners aan en rond de Linnaeuskade. De hoeveelheid omrijden neemt hier toe, maar dat is aanvaardbaar omdat de drukte op de kade afneemt.



Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden Ontleend

Beoordeling

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Variant:	Toegankelijkheid (omrijden)				Veiligheid	
	Gemiddeld	Maximaal (aantal > 500m)	Logistiek	Robuustheid	Verkeers-drukte in buurt	Verkeers-drukte kwetsbare punten
V1	+42m	0	18m	+	+8%	-1%
V2	+42m	0	18m	+	+8%	-1%
V3	+179m	18	113m	--	+8%	-5%
V4	+115m	12	68m	0	+8%	-5%
V5	+101m	12	30m	0	+5%	-19%



Gemeente Amsterdam

Conclusies

- Variant 1 en 2 scoren het best op de toegankelijkheid en bereikbaarheid
- Variant 5 voegt aan variant 1 & 2 toe eenrichtingsverkeer Linnaeuskade
- Variant 5 scoort het best op het verminderen van autoverkeer op kwetsbare plekken
- Variant 5 heeft de voorkeur van de gemeente. Dus variant 5 wordt permanent ingevoerd

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Vervolg

- Tijdelijk eenrichtingsverkeer (klachten, veiligheid)
- Definitief voorstel (met input van deze informatieavond)
- Besluit dagelijks bestuur Oost (Q2 2026)
- Terugkoppeling
- Procedure verkeersbesluit (Q3 2026)

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Vragenronde

Informatief
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

17 juni 2026

Nota van Beantwoording verkeerscirculatie Middenmeer Noord

Op dit moment wordt in Middenmeer Noord groot onderhoud aan de wegen uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden aangegrepen om de buurt toekomstbestendiger te maken, onder meer door de inrichting klimaatadaptiever te maken. In de meeste straten wordt het straatprofiel aangepast: er komt meer ruimte voor voetgangers en groen, terwijl de autorijbaan wordt versmald. Een belangrijk gevolg hiervan is dat in diverse straten niet langer op een veilige en logische manier in twee richtingen kan worden gereden.

Daarom is het noodzakelijk om in een aantal straten in Middenmeer Noord éénrichtingsverkeer in te voeren. De figuur hiernaast laat zien om welke straten het gaat en waar op basis van de wegbreedte éénrichtingsverkeer nodig is.



Figuur1: Structuur van de buurt waarbij per straat is aangegeven of tweerichtingsverkeer mogelijk is.

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31 (0)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

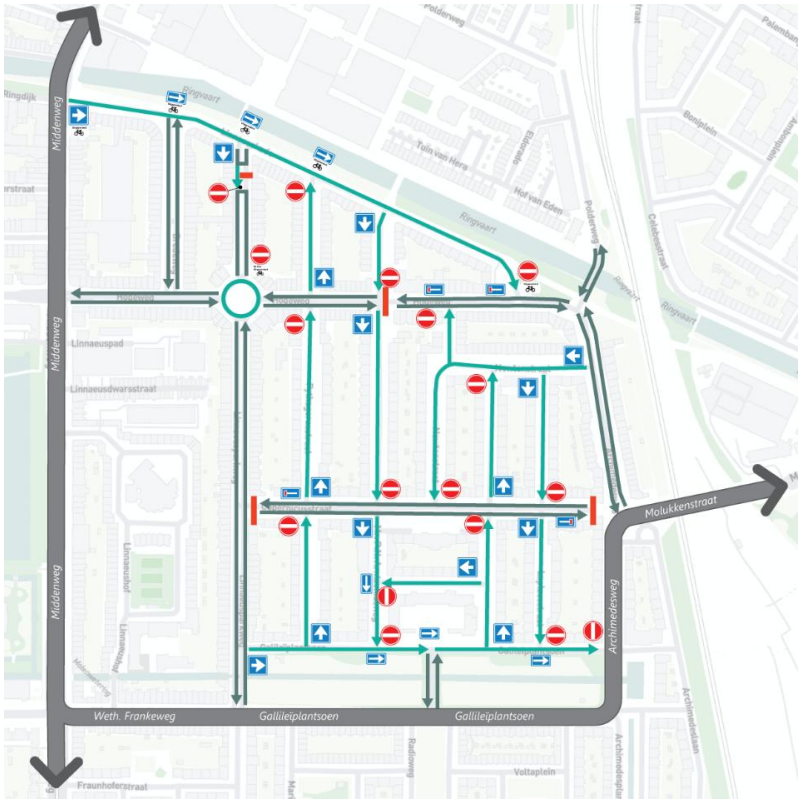
BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Tussen 2024 en 2026 is onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeerscirculatie in de buurt. Daarbij zijn vijf verschillende varianten onderzocht op verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Op basis van deze studie heeft de gemeente een voorkeur voor variant 5, omdat deze variant de hoeveelheid verkeer rond scholen en op de fietsstraat op de Linnaeuskade het meest vermindert, terwijl de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de buurt op peil blijven.

Ook is onderzocht of de verkeersafwikkeling op de kruispunten van de Hogeweg en de Linnaeuskade met de Middenweg verandert door de nieuwe verkeerscirculatie. Dat blijkt niet het geval te zijn.

Vervolgens is voor de voorkeursvariant een bebordingsplan opgesteld. Dit betreft zowel een bebordingsplan voor de eindsituatie als voor de tussenliggende bouwfasen.

Deze memo beschrijft verder de varianten en de beoordeling daarvan (samengevat), de bewonersavond, een reactie op onbeantwoorde vragen die door bewoners zijn gesteld en aanbevelingen.



Figuur 2: Bebordingsplan en verkeersstructuur van de voorkeursvariant.

1. Beoordeling varianten



Figuur 3: De vijf opgestelde varianten.
In de latere uitwerking van variant 1 en 5 is het zuidelijk deel van de Linnaeusparkweg tweerichtingsverkeer geworden. Bij de beoordeling is hier geen rekening mee gehouden.

Werkwijze beoordeling
Vanuit elk wegvak is de kortste route naar de Middenweg en de Molukkenstraat bepaald. Op die manier is in beeld gebracht hoe het verkeer zich over de buurt verdeelt en hoe de kortste routes in de varianten verschillen ten opzichte van de huidige situatie.

Bij het onderdeel omrijden is gekeken naar de gemiddelde extra rijafstand, het aantal wegvakken dat meer dan 500 meter moet omrijden naar de Middenweg of Molukkenstraat, de gemiddelde extra rijafstand voor logistiek verkeer (gemiddeld voor wegvakken met veel winkels en/of restaurants) en de robuustheid van de buurt. Met robuustheid wordt bedoeld: hoe goed de buurt blijft functioneren als een straat is afgesloten.

Bij verkeersveiligheid is gekeken naar de totale verkeersdrukte in de buurt. Die is bij éénrichtingsverkeer hoger dan bij tweerichtingsverkeer, omdat er langere routes moeten worden afgelegd. Daardoor wordt een wegvak in de buurt gemiddeld drukker belast. Bij de verkeersdrukte op kwetsbare punten is specifiek gekeken naar de hoeveelheid verkeer op wegvakken rond scholen en op de Linnaeuskade.

Conclusies
Variant 3 is direct afgevallen vanwege de grote hoeveelheid omrijden en de beperkte robuustheid. De andere varianten hebben elk hun eigen voor- en nadelen. Varianten 1 en 2 kennen minder omrijden, doordat de Linnaeuskade tweerichtingsverkeer blijft. Tegelijkertijd zorgt dit ook voor meer verkeer op de Linnaeuskade. Daardoor scoren varianten 4 en 5 beter op verkeersveiligheid, met name op kwetsbare punten zoals de Linnaeuskade.

	Toegankelijkheid (omrijden)				Veiligheid	
Variant:	Gemiddeld	Maximaal (aantal > 500m)	Logistiek	Robuustheid	Verkeers-drukte in buurt	Verkeers-drukte kwetsbare punten
V1	+42m	0	18m	+	+8%	-1%
V2	+42m	0	18m	+	+8%	-1%
V3	+179m	18	113m	--	+8%	-5%
V4	+115m	12	68m	0	+8%	-5%
V5	+101m	12	30m	0	+5%	-19%

Tabel1: Beoordeling van de varianten

Variant 1 scoort iets beter dan variant 2, al is het verschil klein. Variant 5 scoort beter dan variant 4 op zowel verkeersveiligheid als omrijden, waardoor uiteindelijk variant 1 en variant 5 overbleven. Deze varianten verschillen alleen op het punt of de Linnaeuskade wel of geen éénrichtingsverkeer krijgt. De gemeente heeft vanuit verkeersveiligheid een voorkeur voor variant 5. Het is ook mogelijk om te starten met invoering van variant 1 en in een later stadium alsnog éénrichtingsverkeer op de Linnaeuskade in te stellen, zoals in variant 5.

2. Bewonersavond

Op 25 maart zijn de resultaten van het onderzoek tijdens een informatieavond aan bewoners gepresenteerd. Tijdens deze avond is toegelicht waarom éénrichtingsverkeer nodig is en welke stappen zijn gezet in het onderzoek naar de verschillende varianten. Bewoners waren vooral kritisch op het versmallen van de rijbaan, maar konden zich grotendeels vinden in het instellen van eenrichtingsverkeer als oplossing.

3. Beantwoording vragen

Hieronder staan onbeantwoorde vragen die bewoners tijdens de bewonersavond en later per e-mail hebben gesteld, met daaronder de reactie. Het gaat specifiek om vragen die betrekking hebben op de verkeerscirculatie en het ontwerp en niet op de bouwplanning. Sommige vragen zijn samengevat om deze memo bondig te houden.

Vraag:
Wordt de Hogeweg ten oosten van de Meester P.N. Arntzeniusweg in variant 5 vanuit de Archimedesweg niet in feite doodlopend? Zou het dan niet beter zijn om hier ook éénrichtingsverkeer in te voeren?

Antwoord:
Het is in variant 5 nu mogelijk om dit deel van de Hogeweg in te rijden en te keren, maar verder is de weg in feite inderdaad doodlopend. Vanuit de verkeersveiligheid is het keren hier, in combinatie met de hoeveelheid fietsers niet wenselijk. Daarom is het inderdaad beter om hier ook eenrichtingsverkeer in te stellen. Dit nemen we mee in de aanbevelingen voor het definitief ontwerp.

Vraag:
Om sluipverkeer door de wijk te verminderen, bijvoorbeeld tussen IJburg en het centrum: als de Linnaeuskade éénrichtingsverkeer wordt, is er dan een mogelijkheid om links afslaan vanaf de Linnaeusstraat naar de Linnaeuskade niet toe te staan, met uitzondering van hulpdiensten? Het voordeel hiervan is dat de bereikbaarheid blijft, terwijl sluipverkeer door de wijk wordt tegengegaan.

Antwoord:
Het beperken van linksaf vanaf de Linnaeusstraat naar de Linnaeuskade vinden wij niet wenselijk; dat gaat ten koste van de bereikbaarheid en met name bevoorrading van de voorzieningen/horeca aan het begin van de Linnaeusstraat. Met het eenrichtingsverkeer wordt de kade bovendien al aanzienlijk rustiger. We voeren deze beperking daarom niet in.

Vraag:
Sinds de herinrichting zijn veel straten veel te smal geworden, waardoor het moeilijk is om andere auto's of fietsers te passeren. Dat is onveilig en onoverzichtelijk, vooral in de avond als de parkeervakken vol staan.

Antwoord:
Het klopt dat meerdere straten smaller zijn geworden en onvoldoende breed zijn voor tweerichtingsverkeer. Daarom stellen we in deze straten éénrichtingsverkeer in.

Vraag:
Bewoners in Middenmeer Noord zijn al jaren gewend aan straten met tweerichtingsverkeer waar auto's elkaar niet goed kunnen passeren. Men kijkt voor het inrijden of dat kan, wacht op elkaar of geeft elkaar ruimte in een parkeervak. Dat gaat meestal goed, behalve bij het halen en brengen van kinderen, omdat ouders dan vaak haast hebben. Vraag 1: kan er niet gekozen worden voor handhaving tijdens schooltijden in plaats van het instellen van éénrichtingsverkeer? Vraag 2: kan het autoverkeer voor halen en brengen worden beperkt?

Antwoord:
De gemeente wil actief handhaven voorkomen met een goede verkeersinrichting. Er zijn veel klachten binnengekomen over tweerichtingsverkeer in de nieuwe inrichting, omdat de straten te smal zijn voor auto's om elkaar goed te passeren. Daarom kiezen we ervoor om éénrichtingsverkeer in te stellen. Handhaving op het haal- en brenggedrag van ouders is daarnaast niet goed mogelijk, omdat daarbij meestal geen verkeersregels worden overtreden. De gemeente gaat in gesprek met de scholen over verkeersveiligheid tijdens het halen en brengen.

Vraag:
Het omrijden zorgt voor problemen voor hulpdiensten. Hoe kunnen hulpdiensten hun weg vinden?

Antwoord:
Hulpdiensten hebben een ontheffing om tegen de rijrichting in te rijden. Het plan leidt voor hen daarom niet tot wezenlijke veranderingen ten opzichte van de oude situatie.

Vraag:
Afvalwagens rijden tegen de richting in.

Antwoord:
Afvalwagens hebben hiervoor een ontheffing. De route wordt zo ingericht dat de wagens goed bij de containers kunnen komen en de bochten kunnen maken. Hierbij wordt bij de routes zo veel mogelijk rekening gehouden met de rijrichting.

Vraag:
Werkverkeer rijdt tegen de richting in.

Antwoord:
De aannemer zal hierop worden aangesproken.

Vraag:
Er ontstaan lastige situaties doordat bakfietsen tegen de richting in fietsen. Bakfietsen zijn namelijk ook te breed om een auto goed te kunnen passeren. Kan het éénrichtingsverkeer ook voor fietsers gaan gelden?

Antwoord:
Bij de gekozen breedte van 3,85 meter is er voldoende ruimte voor een auto en een bakfiets om elkaar te passeren, al is die ruimte dan wel krap en zal stapvoets moeten worden gereden. Het is daarnaast beleid van de gemeente om geen éénrichtingsverkeer voor fietsers in te voeren. Dit is lastig te handhaven. Fietsers kiezen bovendien vaak de kortste route. Het toestaan van tweerichtingsverkeer voor fietsers is daarom voorspelbaarder en daarmee veiliger.

Vraag:
Fietsers rijden nu vaak over het voetpad. Kunnen er bij lange straten doorsteekjes worden gemaakt, zodat fietsers en mensen in een rolstoel makkelijker weer de weg op kunnen? Nu is dat vaak over een langere afstand niet mogelijk door geparkeerde auto's.

Antwoord:
Dit zal onderzocht worden en doorsteekjes worden waar mogelijk ten koste van een parkeervak meegenomen in het definitief ontwerp.

Vraag:
Kan er een schoolstraat worden gemaakt bij de scholen?

Antwoord:
Dat is alleen mogelijk op de Herschelstraat. De andere straten kunnen niet worden afgesloten, omdat dit te nadelig is voor de verkeerscirculatie.

Vraag:
Opmerking over bruggen Linnaeuskade en relatie met fietsers; fietsers rijden over het voetpad om af te snijden.

Antwoord:
De gemeente zoekt naar een oplossing voor fietsers die nabij de bruggen op de Linnaeuskade over het voetpad afsnijden. Waar mogelijk brengen we aanpassingen aan, zodat fietsers vanaf het trottoir veilig de rijbaan op en af kunnen in plaats van over het voetpad te rijden.

Vraag:
Knelpunt met pakketdiensten: hoe vorm te geven; venstertijden voor laden/lossen op sommige parkeerplaatsen invoeren, mogelijk meenemen in het verkeersbesluit?

Antwoord:
Venstertijden zullen niet ingevoerd worden voor het laden en lossen. Het laad- en losgedrag pakken we waar nodig op via handhaving.

Vraag:
Vrachtverkeer weren tijdens de haal- en brengmomenten bij school (is een schoolstraat een optie?).

Antwoord:
Een schoolstraat is alleen op de Herschelstraat mogelijk; de overige straten rond de scholen kunnen niet worden afgesloten zonder de verkeerscirculatie te schaden. Het weren van

vrachtverkeer tijdens de haal- en brengmomenten regelen we daarom niet met een afsluiting. Het haal- en brenggedrag pakken we op in overleg met de scholen en zo nodig via handhaving.

Vraag:
Kunnen er drempels worden teruggeplaatst in de Pythagorasstraat? Dit was vroeger wel zo.

Antwoord:
In het definitief ontwerp zal dit onderzocht worden en waar mogelijk terug-/bijgeplaatst.

Vraag:
Kunnen er meer plekken komen om bakfietsen bij scholen te parkeren?

Antwoord:
In het definitief ontwerp worden fietsparkeervakken op de hoeken onderzocht.

4. Aanbevelingen

Ons advies is om voorkeursvariant 5 in te stellen om te voldoen aan de minimale breedte die past bij het wegtype om zo het comfort en de verkeersveiligheid van de verkeersdeelnemers te vergroten. Aanvullend zijn de volgende punten uit de participatie opgehaald die een aanvulling, of verbetering vormen op de voorkeursvariant. We stellen voor om de volgende punten over te nemen:

- Onderzoek in het definitief ontwerp het weghalen van enkele parkeervakken op straten met lang aaneengesloten langsparkeervakken om doorsteekjes te maken voor fietsers en voetgangers.
- Onderzoek in het definitief ontwerp het instellen van eenrichtingsverkeer op het oostelijk deel van de Hogeweg (tussen Ptolemaeusstraat en de Archimedesweg)
- Bruggen Linnaeuskade / fietsers: we zoeken vanuit de herinrichting in het definitief ontwerp actief naar een oplossing voor fietsers die bij de bruggen over het voetpad afsnijden.
- Onderzoek in het definitief ontwerp of er drempels of snelheidsremmende maatregelen kunnen worden geplaatst/genomen op straten met een lange rechtstand, zoals op de Pythagorasstraat.
- Attendeer Dura Vermeer op het volgen van de verkeersregels met betrekking tot de rijrichtingen.
- Handhaving informeren over drukte tijdens schooltijden halen/brengen.
- Ga het gesprek aan met de scholen over verkeersveiligheid verkeersgedrag van ouders en hoe zij hierover kunnen communiceren met ouders.
- Onderzoek het realiseren van fietsparkeervakken (geschikt voor bakfietsen) op de hoeken van de straten bij scholen.

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Oranje-Vrijstaatplein 2
1093 NG Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
Telefoon 14020
amsterdam.nl/oost

Retouradres: Postbus 12693, 1100 AR Amsterdam

Aan bewoners en ondernemers Middenmeer Noord

Datum	5 maart 2026
Ons kenmerk	mmn260305
Behandeld door	David Cools
Onderwerp	Tijdelijk éénrichtingsverkeer & informatieavond verkeerscirculatie 25 maart 2026

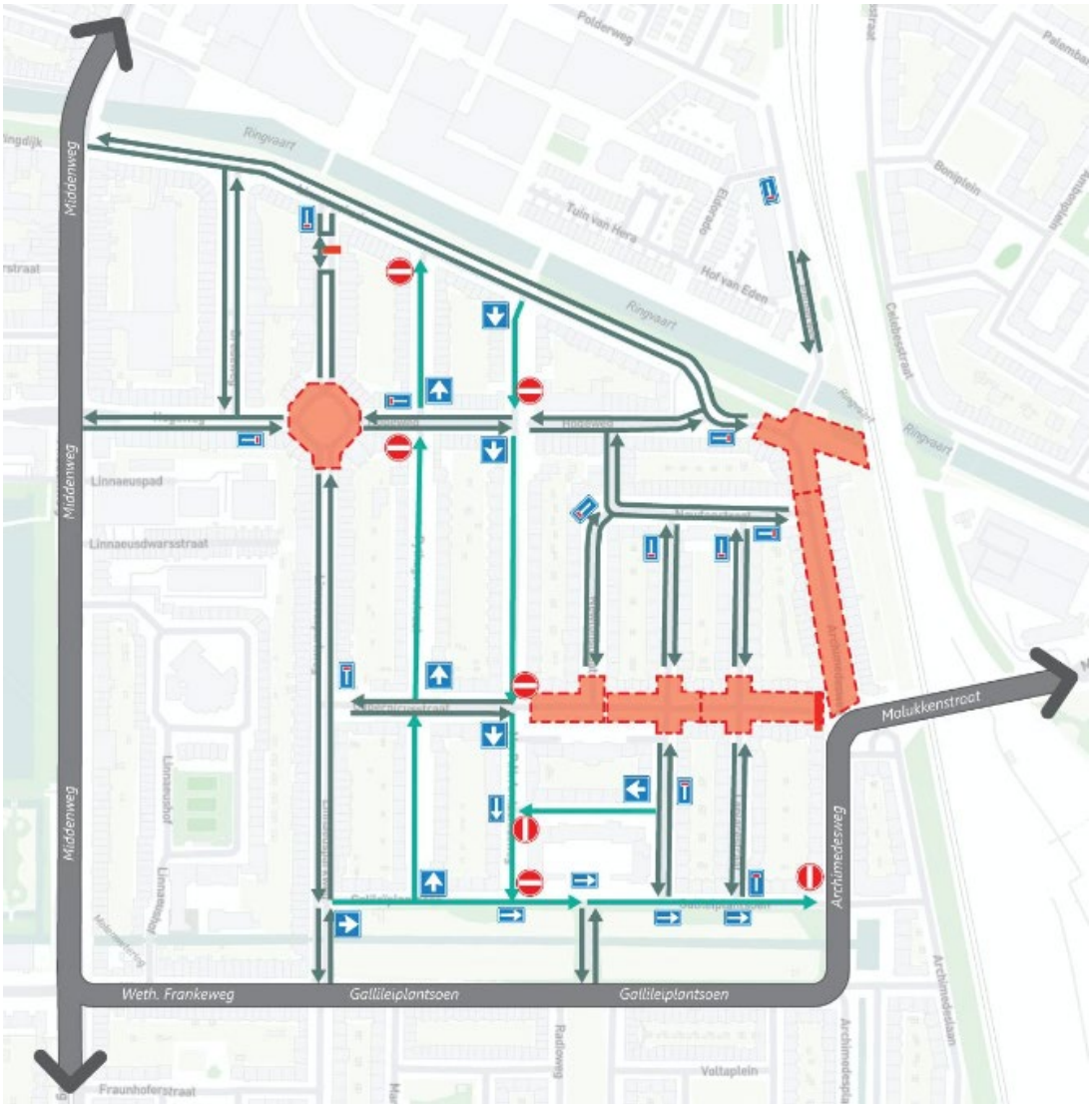
Beste bewoner, ondernemer,

Met deze brief informeren wij u over twee onderwerpen:

1. Tijdelijk éénrichtingsverkeer in een aantal straten in Middenmeer Noord;
2. Informatieavond op 25 maart 2026 over de definitieve verkeerscirculatie in de wijk.

De gemeente voert groot onderhoud uit in Middenmeer Noord. Door deze uitvoeringswerkzaamheden zijn op meerdere plekken de rijbanen smaller geworden. In sommige straten is het daardoor niet meer veilig om met twee auto's in 2 richtingen te rijden. Dat geldt vooral in de omgeving van de basisscholen, waar dagelijks veel kinderen en volwassenen oversteken.

Tijdelijke verkeersmaatregel
Om onveilige situaties en schade te voorkomen, plaatsen wij op korte termijn tijdelijke verkeersborden voor éénrichtingsverkeer in een aantal straten. Op de kaart ziet u om welke straten het gaat.



In het oranje gebied worden in 2026 werkzaamheden uitgevoerd.

Deze maatregel is tijdelijk. We nemen deze stap om de situatie tijdens het uitvoeren van het onderhoud veilig te houden, met extra aandacht voor schoolgaande kinderen. Dit is nog niet de definitieve verkeersinrichting van de wijk.

Definitieve verkeerscirculatie
Tegelijkertijd werkt de gemeente aan een definitieve oplossing voor de verkeersdoorstroming in Middenmeer Noord. Hiervoor is onderzoek gedaan naar vijf varianten. Het stadsdeel heeft op basis daarvan een voorkeursvariant vastgesteld, waarbij verkeersveiligheid – vooral rond de scholen – zwaar heeft meegewogen.

Graag lichten wij deze voorkeursvariant aan u toe tijdens een informatieavond.

Uitnodiging informatieavond
Woensdag 25 maart 2026
17.00 – 18.30 uur
Poesiat & Kater (Polderweg 648)

Tijdens deze bijeenkomst:

- leggen wij uit waarom deze voorkeursvariant is gekozen
- laten wij zien wat dit betekent voor uw straat en de wijk
- kunt u vragen stellen en aandachtspunten meegeven
- lichten wij toe hoe uw reacties worden meegenomen richting het verkeersbesluit

Waarom deze volgorde?
De tijdelijke verkeersmaatregel (instellen 1-richtingsverkeer) is nodig om de huidige situatie veilig te houden tijdens het uitvoeren van het onderhoud, vooral op plekken waar veel kinderen en ouders zich dagelijks verplaatsen.

Tegelijkertijd vinden wij het belangrijk om u zorgvuldig te betrekken bij de verdere uitwerking van de definitieve verkeerscirculatie. Daarom lopen deze twee trajecten naast elkaar.

Contact
Heeft u naar aanleiding van deze brief vragen, neem dan contact op met ondergetekende via: project-middenmeernoord@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,



David Cools
Projectmanager groot onderhoud Middenmeer Noord
Gemeente Amsterdam