Gemeente Amsterdam

Verslag Klankbordgroep Groot Onderhoud Middenweg 2024 – deelgebied Huygensplein

Aanwezig	25 bewoners Middenweg, Rinus Otte (Projectleider Ingenieursbureau), Jasper Hink (Omgevingsmanager Ingenieursbureau), Roy van Gelder (Programmamanager 30 km/u), Menno Beers (Ontwerper Ruimte & Duurzaamheid)
Vergadering	Woensdag 18 januari 2023 1900-2030 uur Grand Café Frankendael, Middenweg 116, Amsterdam
Bijlagen	Bijlage 1: Actielijst nav vergadering
Onderwerp	Verslag eerste klankbordgroep 18 januari 2023

1. Opening & mededelingen

Jasper Hink (Omgevingsmanager), Rinus Otte (Projectleider), Roy van Gelder (Programmamanager 30 km/u) en Menno Beers (Ontwerper Ruimte & Duurzaamheid) verwelkomen iedereen en geven een toelichting op het doel van de bijeenkomst. De aanwezigen stellen zich aan elkaar voor en geven kort aan wat ze van de Middenweg vinden.

Deze sessie is bedoeld om de aanleiding van het project en de verschillende ontwerp- en oplossingsrichtingen te bespreken met de direct omwonenden van de Middenweg. Aangezien het project zich in de voorbereidende fase begeeft, is er ruimte om kleine verbeteringen en suggesties mee te geven.

Daarnaast is deze sessie bedoeld om vanuit zorgvuldig omgevingsmanagement, de buurt zo vroeg als mogelijk te betrekken. In overleg met de buurt kunnen dan problemen, knelpunten, kansen en oplossingen opgehaald worden, waardoor er een groter draagvlak ontstaat voor de uit te werken ontwerpen.

2. Presentatie over het project

Jasper geeft een toelichting over het project en de achtergrond van de Middenweg. Deze as in de Watergraafsmeer is al rond 1770 aangelegd en heeft gedurende de afgelopen eeuwen al veel wijzigingen qua inrichting gekend.

Hoofd aanleiding van het project:

De aanleiding van het project is het noodzakelijke onderhoud aan het asfalt. Op diverse plaatsen zijn scheuren en verzakkingen geconstateerd. Het gaat hierom de rijbanen voor het autoverkeer. De tram- en busbaan valt onder verantwoordelijkheid van het GVB en niet onder het project Groot Onderhoud. Wel wordt met GVB afgestemd, echter zij wensen dit nog niet aan te pakken.

Overige aanleidingen:

Er wordt toegelicht dat ook diverse andere beleidsmatige wensen leven, om aanpassingen aan de weg door te voeren. Het gaat hier om:

- het verbeteren van de toegankelijkheid van de tramhaltes Hogeweg en Brinkstraat
- het planten van de lege boomspiegels thv Frankendael
- het verbeteren van het groen/ de bomen waarvan een aantal in slechte staat is en het daarmee verband houdende onderzoek naar het verlagen van de grondwaterstanden
- diverse kleine verkeersveiligheid maatregelen zoals het aanbrengen van extra belijning en het toevoegen van een extra middeneiland thv Huize Frankendael
- een 3-tal grotere verkeersveiligheid aanpassingen aan de kruispunten met de Frankeweg, het Huygensplein en de Kruislaan
- het invoeren van 30 km/u vanaf de Kruislaan inc het ontvlechten van de bus- en trambaan van het autoverkeer
- het asfalteren van het fietspad thv Frankendael

3. Reacties van omwonenden op de plannen

Vanuit de aanwezigen is een aantal opmerkingen op de plannen. Hieronder wordt per thema deze benoemd.

Verkeersveiligheid – algemeen

In algemene zin wordt aangegeven dat er vaak te hard wordt gereden over de hele Middenweg, vooral door taxi's, motoren en soms ook het openbaar vervoer. Daarnaast is het idee dat ook het fietsverkeer steeds sneller gaat en omvangrijker wordt door al die nieuwe elektrische fietsen. Door de aanwezigen wordt gevraagd om te bekijken of er meer ruimte komt voor fietsers. Jasper geeft aan per kruispunt uit te leggen welke maatregelen daarvoor getroffen worden.

Verkeerveiligheid – verkeersdrukte op Middenweg

Er wordt gevraagd of de verkeersdruk niet kan afnemen. Jasper geeft aan dat het projectteam voor het onderhoud daar geen invloed op heeft. Wel is er gemeentelijk beleid, genaamd 'Autoluw', waarin beetje bij beetje afname wordt nagestreefd. Dit gebeurt door jaarlijks het aantal afgegeven vergunningen met 1% te verminderen en de parkeertarieven te verhogen. Daarentegen geldt dat nog steeds extra woningbouw plaatsvindt in Oost, bijvoorbeeld Science Park en Zeeburgereiland, hetgeen weer extra verkeer veroorzaakt. Op zeer lange termijn (2050) conform de Omgevingsvisie Amsterdam is het wel zo dat de S-wegen niet meer doorgaand zijn, echter dit duurt nog zeer lang.

Er wordt gevraagd of de aansluiting via de MacGillavrylaan ook benut kan worden voor verkeer richting het Centrum. Dhr. Hink geeft aan dat door de toegenomen kosten en de bezuinigingen bij de gemeente, dat deze maatregel, die aanvankelijk voor 2028 gepland stond op de lange baan is geschoven. Dhr. Hink zegt toe de planning ervan op te vragen. ***ACTIE 1 PROJECTTEAM***

Verkeersveiligheid – optie fietsstraat

Er wordt gevraagd of het een gedeelde fietsstraat kan worden. Jasper geeft aan dat de normen hiervoor zijn dat dit passend is bij verkeersaantallen van ca 4.500 motorvoertuigen per dag. Bij grote aantallen gemotoriseerd verkeer is het niet meer mogelijk om veilig ruimte aan de groepen fietsers te bieden. De aantallen nu zitten rond de 13.500 per dag, dus is geen mogelijkheid.

Verkeersveiligheid – kruispunt Weth. Frankeweg

Het ontwerp wordt toegelicht. Door de aanwezighen worden de aanpassingen in principe toegejuicht, met name vanuit het oogpunt voor de fietsers, echter een zorgpunt wordt benoemd voor de voetgangers die nu geen middeneiland meer hebben. Dit is zorgelijk aangezien er ook veel bussen en vrachtverkeer rijdt.

Jasper geeft aan dat dit zo is voorgesteld door de verkeersveiligheid experts van de gemeente, die in de zogenaamde Werkgroep Blackspots zitten. Jasper begrijpt het dilemma is, echter door de experts is aangegeven dat door de het weghalen van het middeneiland de rijbanen dichter naar elkaar toeschuiven. Hierdoor hebben voertuigen minder ruimte om af te slaan waardoor deze langzamer moeten rijden.

Aanwezigen merken tevens op dat niet op alle hoeken een zogenaamd 'wit kruis' om niet op te stellen/ stil te staan is weergegeven. Rinus zegt toe deze optie voor een kruis te bespreken met de ontwerpers. ***ACTIE 2 PROJECTTEAM***

Daarnaast geeft een aanwezige aan dat direct te zuiden van de Frankeweg een oversteek zit vanuit de Fraunhoferstraat. Gevraagd wordt op daar ook maatregelen getroffen kunnen worden. Rinus geeft aan dit te gaan bespreken met de ontwerpers. ***ACTIE 3 PROJECTTEAM***

Verkeersveiligheid – Huygensplein & mogelijk afsluiten Van 't Hofflaan

De oversteek wordt door omwonenden als onveilig ervaren. Ook is er tekort groenlicht voor fiets/voetgangers om over te steken. De vraag is of dit iets verlengd kan worden. Dit aangezien er tussen rood autoverkeer en groen fietsers geen tijd tussen zit. Jasper gaat dit bij zijn collega's navragen. ***ACTIE 4 PROJECTTEAM***

Als gevolg van het dodelijke ongeluk in juni is door verkeersveiligheid experts van de gemeente het voorstel geuit om voor autoverkeer Van 't Hofflaan af te sluiten. Vanuit de bewoners zijn er zorgen dat het verkeer in de Röntgenstraat toeneemt. Hier zijn reeds verzakkingen in de Röntgenstraat en is het al druk. Dit is ook een drukke autoroute naar de Brede School en andere functies in de wijk. Gevraagd wordt of dan ook mogelijk is om dan óók de Röntgenstraat mede af te sluiten?

Voor het projectteam is dit ook een lastig onderwerp. De experts van verkeersveiligheid raden het afsluiten van de Van T Hofflaan aan, terwijl het projectteam ook beseft dat dit voor de bewoners van de Röntgenstraat vervelend is en mogelijk daar tot nieuwe knelpunten kan leiden. Rinus en Jasper zeggen toe de overwegingen van de verkeersveiligheid experts na te vragen, aan hen te vragen hoe zij kijken naar de mogelijke gevolgen voor Röntgenstraat en zeggen toe dit in een volgende sessie terug te koppelen. ***ACTIE 5 PROJECTTEAM***

Daarnaast wordt door de aanwezigen gevraagd te kijken naar de afslaande bewegingen van autoverkeer dat rijdt richting A10 en afslaat richting het Huygensplein. Er is daar regelmatig een ongeval geweest met een afslaande auto die door een bus of tram is aangereden. Jasper en Rinus zeggen toe deze locatie met de verkeersveiligheid experts te bespreken. ***ACTIE 6 PROJECTTEAM***

Verkeersveiligheid – invoering 30 km/u

Het verlagen van de snelheid wordt door de aanwezigen toegejuicht. Er wordt vaak te hard gereden en dit leidt tot minder fijnstof. Er wordt gevraagd of er ook drempels komen om het verkeer echt te laten afremmen?

Jasper geeft aan dat dit niet het geval is bij de invoering van 30. Wel wordt de rijbaan iets versmald en komt er een fysieke afscheiding tussen rijbaan en trambaan. Door een smallere rijbaan wordt het verkeer gedwongen wat langzamer te rijden. Mocht in de praktijk er alsnog veel te hard gereden worden tov de 30 km/u, dan worden de drempels overwogen.
Vanuit de groep bewoners is er enige ook twijfel of drempels aanleggen gewenst is. In de huidige situatie treden soms trillingen in de woningen op bij zwaar verkeer. Een drempel maakt dit probleem dan weer groter.
Voor het deel tussen de Kruislaan en A10 lijkt een drempel weer wel makkelijk in te passen en ook goed zou kunnen werken. Hier wordt de Middenweg als racebaan gebruikt. Tegelijkertijd geldt dat er op dit stuk niet echt wat aan de hand is, aangezien er geen kruisende bewegingen plaatsvinden.

Verkeersveiligheid – invoering 30 km & gevolgen thv overgang Kruislaan
Jasper geeft aan dat door de invoering van 30 km/u ter hoogte van de Kruislaan een aanpassing van het kruispunt gaat plaatsvinden. Dit is sowieso een gevaarlijk punt.
Zo wordt de opstelruimte voor fietsers vergroot en komt er een rijbaanscheiding ter hoogte van de Kruislaan tbv het openbaar vervoer om 50 km/u te kunnen blijven rijden. Dit laatste is in opdracht van de gemeenteraad zo vastgesteld, dit om het OV en de nood & hulpdiensten tegemoet te komen. Het gevolg hiervan is wel dat er veel parkeerplaatsen dienen te verdwijnen en een boom gekapt moet worden.

De aanwezigen geven aan dat het niet gewenst is om zoveel parkeerplaatsen weg te halen. Een aanwezige doet een suggestie voor de aanleg van een ondergrondse parkeergarage, dat scheelt ook veel ruimte op straat, zoals nu ook wordt uitgewerkt in De Pijp. Jasper geeft aan dat dit op zich een mogelijkheid is, echter los gezien moet worden van het onderhoud. De realisatie ervan zou dermate veel tijd en geld kosten, dat dit niet gekoppeld kan worden aan het onderhoud.
Tevens wordt aangegeven door andere aanwezigen dat dit voor sommige bewoners grote loopafstanden zou betekenen naar de garage.

Naast de zorgen over het opheffen van parkeerplaatsen en de kappen van de boom, wordt ook door enkele aanwezigen aangegeven dat er op dit punt al vele jaren veel ongelukken zijn. Er worden daarbij met regelmaat auto's aangereden omdat er te weinig ruimte is voor het OV, de geparkeerde auto's en het autoverkeer bij het optrekken. Dat probleem zou dan opgelost kunnen worden.
Tevens wordt voor dit gedeelte bij de Kruislaan aandacht gevraagd voor de beperkte ruimte voor het fietsparkeren. Dit is over de hele Middenweg een probleem aldus de aanwezigen. Jasper en Rinus zeggen ze toe de verbeteropties voor het fietsparkeren in een volgende vergadering te presenteren. ***ACTIE 7 PROJECTTEAM***

Samenvattend zijn er verschillende positieve reactie voor de invoering van 30 km/u op die locatie. Wel blijven er zorgen voor het opheffen van de vele parkeerplaatsen. Jasper en Rinus zien overigens nog ruimte om een of twee parkeerplaatsen toe te passen in de Kruislaan. Daarnaast zeggen ze toe de opties voor de rijbaanscheiding en voorkeurs ontwerpoplossing in een volgende vergadering te presenteren. ***ACTIE 8 PROJECTTEAM***

Bomen, rainproof en extra groen
Enkele bomen zijn in zeer slechte staat langs de Middenweg. Jasper geeft aan dat dit nog nader onderzocht wordt in hoeverre deze bomen ook weg moeten. In een volgende sessie wordt duidelijk gemaakt om welke bomen dit gaat.
De aanwezigen geven aan wel veel waarde te hechten aan het groen. Er is immers al veel verharding langs de Middenweg en weinig groen. In de Molukkenstraat is bijvoorbeeld een groene haag tussen parkeervak en fietspad. Is dat ook mogelijk?
Tevens is er ooit een toezegging geweest vanuit het stadsdeel dat er groen gepland zou worden, maar nooit uitgevoerd. Jasper geeft aan dat vanuit het project er verbetervoorstellen voor het groen zijn, maar zijn nog weinig uitgewerkt. Zo is om wateroverlast in de toekomst te verminderen, een onderzoek gaande om meer groen in de vorm van beplanting in de trottoirs aan te brengen, dit in het kader van het Rainproof beleid. Hierbij wordt het beter mogelijk dat regenwater sneller wegzakt in de bodem. In een volgende sessie wordt dit Groenontwerp meegenomen en gekeken naar bijvoorbeeld een Molukkenstraat voorstel.
ACTIE 9 PROJECTTEAM

Overige vragen & opmerkingen
Er zijn zorgen over evt. geluidsoverlast en fijnstof tijdens de uitvoering van de asfaltwerkzaamheden. Jasper geeft aan dat de uitvoeringsfasering in een later stadium wordt uitgewerkt. Dan dient ook duidelijk te worden op welke wijze uitgevoerd wordt en welke mogelijke overlast dit kan veroorzaken.

Twee aanwezigen vragen naar de mogelijkheden om lantaarnpalen op het trottoir iets ter verplaatsen. Nabij huisnummer 148 is dit verzoek aangezien er geen ruimte is om te passeren agv het zeer smalle voetpad. Nabij 136 en ook sprake is van hinderlijke lichtinval in de woning. Jasper en Rinus zeggen toe dit te onderzoeken. ***ACTIE 10 PROJECTTEAM***

Een aanwezige geeft aan dat het uitrijden van het Huygensplein met de auto lastig is ivm het slechte zicht op het verkeer op de Middenweg. Ook wordt aangegeven dat de tussenruimte tussen fietspad en ventweg daar krap is. Jasper en Rinus zeggen toe deze punten te onderzoeken op verbetermogelijkheden. ***ACTIE 11 PROJECTTEAM***

4. Afronding en vervolg
De aanwezigen danken voor de uitgebreide toelichting en ruimte om eventueel suggesties te doen. Dhr. Hink geeft aan dat een verslag wordt opgesteld en de presentatie wordt rondgestuurd. De verwachting is dat over circa 8-10 weken een vervolg bijeenkomst gepland wordt waarin het ontwerp wordt getoond. Daarnaast is er een 4 wekelijks inloopspreekuur in Grand Café Frankendael met Jasper. Daar kan eventueel dieper op het project ingegaan worden. Data staan op de website.

Bijlage 1: Overzicht actiepunten nav ontwerp- en oplossingsrichtingen

Actiepunten uitwerken Ontwerp			
Nr	**Type**	**Toelichting**	**Vervolgactie? Wie?**
1	Tunnel MacGillavrylaan	Status van de mogelijke uitvoering/ planning opvragen van de aanleg tunnel	*Projectteam gaat dit opvragen*
2&3	Maatregelen kruispunt Weth. Frankeweg	Onderzoeken of ontwerpsuggesties als extra belijning/ kruizen toegepast kunnen worden en onderzocht of maatregelen mogelijk zijn bij de oversteek Fraunhoferstraat	*Projectteam neemt mee in uitwerking ontwerpoplossingen*
4	Groentijden Van 't Hofflaan	Onderzoeken of deze verlengd kunnen worden.	*Projectteam gaat deze wens bij collega's onderzoeken*
5	Afweging oplossing afsluiten Van 't Hofflaan	Onderzoeken wat exacte reden zijn voor voorstel afsluiten Van 't Hofflaan bij de verkeersveiligheid experts	*Projectteam gaat deze achtergrondinformatie bij collega's opvragen*
6	Optie maatregelen afslaande beweging naar Huygensplein	Onderzoeken of voor deze gevaarlijke beweging maatregelen getroffen kunnen worden.	*Projectteam neemt mee in uitwerking ontwerpoplossingen*
7	Maatregelen nemen tbv fietsparkeren	Onderzoeken of het fietsparkeren uitgebreid kan worden.	*Projectteam neemt mee in uitwerking ontwerpoplossingen*
8	Rijbaanscheiding en ontwerp Kruislaan	Opties voor rijbaanscheiding, opheffen parkeerplaatsen en overige maatregelen nader onderzoeken.	*Projectteam neemt mee in uitwerking ontwerpoplossingen*
9	Groenontwerp uitwerken en mogelijkheid haag (Molukkenstraat) onderzoeken	Verzoek is om groenontwerp/plan uit te werken en voor te leggen in volgende sessie	*Projectteam koppelt groenontwerp/ plan terug in volgende sessie*
10	Lantaarnpalen	Onderzoeken of deze iets verplaatst kan worden thv Mweg 136 en 148	*Projectteam neemt onderzoek mee in uitwerking ontwerpoplossingen*
11	Zicht uitrijden Huygensplein	Onderzoeken of maatregelen getroffen kunnen worden voor het zicht bij uitrijden	*Projectteam neemt onderzoek mee in uitwerking ontwerpoplossingen*