



Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

Advies
23 juni 2023

Project: Burg 2030, Wim Noordhoekade

5.1,2,e

[@amsterdam.nl](mailto: @amsterdam.nl)

– voorzitter

5.1,2,e

secretaris

5.1,2,e

Advies gericht aan: 5.1,2,e

Het definitieve advies van het Expertiseteam wordt betrokken bij de verplichte finale toets door het Toetsteam OR&M. Zie voor meer informatie: [https://intranet.amsterdam.nl/kennis-beleid/ruimte-economie/verkeer-openbareruim/toetsteam-openbare-ruimte-mobiliteit-\(or/](https://intranet.amsterdam.nl/kennis-beleid/ruimte-economie/verkeer-openbareruim/toetsteam-openbare-ruimte-mobiliteit-(or/)

Een Expertiseteam-advies heeft als doel om handvatten te geven voor het maken en onderbouwen van keuzes binnen projecten. Het Expertiseteam is geen besluitvormend orgaan en heeft geen 'vetorecht'.

Een Expertiseteam-advies is nooit te veralgemeniseren tot beleid en altijd alléén geldig voor het betreffende project/locatie.

Vraag

Het project heeft ontwerptekeningen van de kruising Peter Martensstraat / Wim Noordhoekade en van Brug 2030 voorgelegd aan het Expertiseteam voor advies. Hierbij heeft het project twee vragen gesteld.

In 2019 is op IJburg tussen de Muiderlaan en de Peter Martensstraat Brug 2030 aangelegd. Sinds de openstelling van de brug, ervaren de bewoners van de woning in het verlengde van de brug overlast als gevolg van inschijnende koplampen. Via juridische zaken is het verzoek aan de gemeente gedaan om de situatie aan te passen. In 2022 is een proef uitgevoerd op de brug, waarbij de rijstrookconfiguratie op de brug is aangepast. In deze aanpassing is rekening gehouden met een minimale opstellengte van het linksafvak bij de verkeersregeling, welke nodig is om de kruising in de toekomst regelbaar te houden. Tijdens de proef is gebleken dat de overlast van inschijnende koplampen niet geheel wordt opgelost. Dit zou wellicht wel mogelijk zijn, door op de brug anti-blinderingslamellen toe te passen. Deze zouden moeten worden geplaatst langs het afbuigende deel van de rijstrook. Het project vraagt advies over de overlast door inschijnende koplampen en de voorgestelde anti-blinderingslamellen.

Ten tweede vraagt het project advies over de kruising met vijf wegen achter Brug 2030. Dit kruispunt is opgevoerd in het programma Verkeersveiligheid, omdat de kruising als onoverzichtelijk en onveilig wordt ervaren. Om de situatie te verbeteren zijn drie verschillende varianten uitgewerkt. Het project vraagt advies over deze drie varianten.

Advies

Het Expertiseteam adviseert om de verkeerskundige situatie op Brug 2030 niet aan te passen en om geen anti-blinderingslamellen of een anti-blindingsscherm te plaatsen op de brug om daarmee tegemoet te komen aan een klacht over inschijnende koplampen. Het aanpassen van de rijbanen zorgt voor minder ruimte op de brug en maakt de verkeerssituatie minder veilig. Het plaatsen van een scherm of lamellen beperkt het zicht op de brug en het kruispunt en zorgt daardoor ook voor verminderde verkeersveiligheid. Naast deze negatieve effecten op het verkeer vindt het Expertiseteam het in beginsel onwenselijk om de openbare ruimte verslechterend aan te passen, omdat een huishouden het niet eens is met de inrichting van de openbare ruimte. Een aanpassing op basis van een dergelijke klacht zou de deur openzetten voor vergelijkbare ongewenste aanpassingen na een klacht over de openbare ruimte.

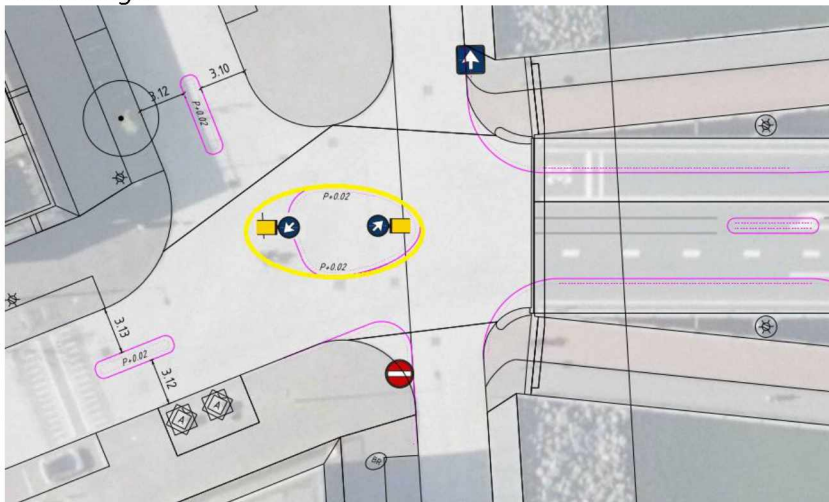
Ten aanzien van het kruispunt Peter Martensstraat / Wim Noordhoekkade heeft het project drie varianten aangeleverd bij het Expertiseteam. Het Expertiseteam vindt variant 1.1 en variant 2 beide mogelijk. Het Expertiseteam adviseert het project om een keuze te maken tussen variant 1.1 en 2 en daarbij de volgende adviezen mee te nemen.

In variant 1.1 lijkt het in het huidige ontwerp mogelijk om vanuit de Peter Martensstraat linksaf te slaan in de Ben van Meerendonkstraat. Dit zou zeer onverwacht zijn voor iemand die vanaf de brug komt en de Peter Martensstraat in wil. Het Expertiseteam adviseert om de ingetekende rotonde meer of juist minder als daadwerkelijke rotonde te laten functioneren. Het kan een keuze zijn om de rotonde meer ovaal te maken en ook aan de westzijde een verplichte rechtsaf zuil te plaatsen. Zie afbeelding 1. Daarnaast adviseert het Expertiseteam dan om haaiantanden aan te brengen vanuit de straten zodat het verkeer op de 'rotonde' wel voorrang heeft. Hierdoor zullen auto's altijd rechtsonder gaan en veiliger een afslag kunnen nemen. Het is ook mogelijk om te kiezen voor een meer overrijdbare vorm van rotonde zoals in afbeelding 2. Hiermee zal het kruispunt als een rotonde functioneren als het druk is, maar zal het bij weinig verkeer wel vanuit meerdere richtingen overreden kunnen worden.

In variant 2 wordt de rijbaan op een manier versmald die ook vaker wordt toegepast in het gebied. Het Expertiseteam adviseert om naast de voorgestelde versmalling ook de voorrangssituatie meer te bepalen door het toepassen van haaiantanden.

Bijlage

Afbeelding 1



Afbeelding 2

