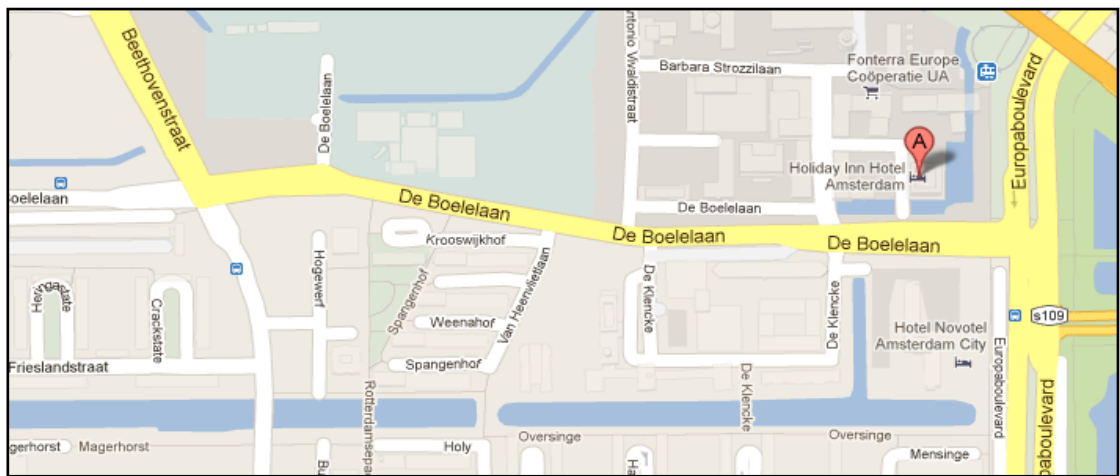


Nota van Uitgangspunten Tracédeel De Boelelaan Oost

tussen de Europaboulevard en de
Beethovenstraat



Datum 2 april 2015

Colofon

Titel

Nota van Uitgangspunten Boelelaan Oost

Opdrachtgever:

Zuidas in samenwerking met V&OR

Versie:

Opsteller:

Ruimte en Duurzaamheid

Projectgroep De Boelelaan Oost

Inhoud

1	1. Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	5
1.3	Aanpak	5
1.4	Samenhang andere projecten	5
2	Analyse en probleemstelling	7
2.1	Beleidskader Hoofdnetten	8
2.2	Mobiliteitsaanpak Amsterdam	9
2.3	Verkeersintensiteiten	10
2.4	Verkeersveiligheid	12
2.5	Ruimtelijk beeld	14
2.6	Voetgangers (incl. verblijfsfunctie)	16
2.7	Fietzers	17
2.8	Openbaar vervoer	18
2.9	Autoverkeer	18
3	Ontwerpverkenning	20
3.1	Standaard profiel	20
3.2	Kruispunten	20
3.3	Ontsluiting parkeerterrein (o.a. Krooswijkhof)	23
3.4	Ontsluiting De Klencke 111	23
3.5	Ontsluiting AFC	23
3.6	Conclusie ontwerpverkenning	24
4	Uitgangspunten voor het ontwerp	25
5.	Planning	27
	Geraadpleegde organisaties	29
	Literatuur	30
	Bijlagen	31
	1 Verkeerslichtentoetsen en capaciteitsstudies	
	2 Toetsing De Boelelaan / Tommaso Albinonistraat	

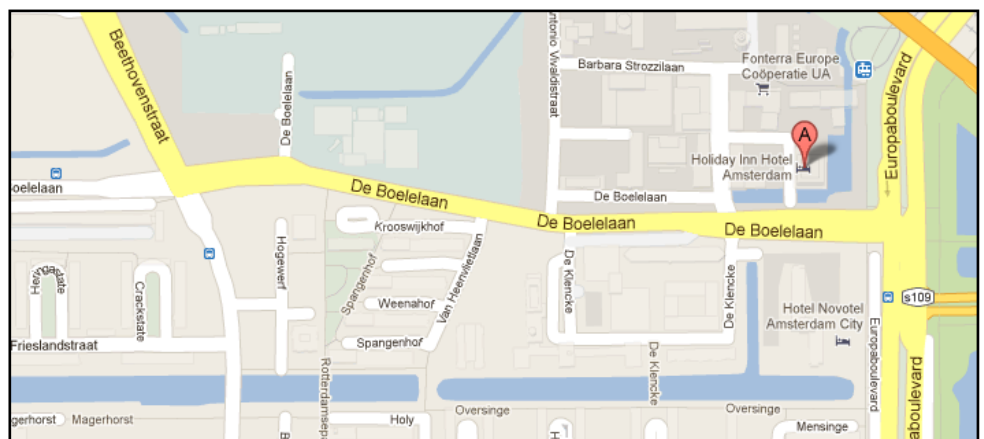
1 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De De Boelelaan Oost maakt onderdeel uit van het stedelijke Hoofdnet Auto en Hoofdnet Fiets. En heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het verkeer op de Zuidas. Zeer veel verkeer vanaf de A10 maakt gebruik van De Boelelaan Oost en de Europaboulevard. Juist dit gedeelte van de De Boelelaan is een onmisbare verbinding tussen de A10 en de Zuidas. In maart 2003 is het door Zuidas in samenwerking met Verkeersontwerp en Openbare Ruimte (voormalig DIVV) opgestelde Projectbesluit De Boelelaan / De Boelegracht bestuurlijk vastgesteld. Dit Projectbesluit stelde dat de capaciteit van de De Boelelaan Oost voldoende moet zijn om de geprognosticeerde verkeersintensiteiten goed te kunnen verwerken. Daarvoor zou de Boelelaan Oost geherprofileerd moeten worden naar een volwaardig profiel van 2 x 2 rijstroken.

In het kader van het Actieplan Verkeer en Vervoer is er een verkeersstudie verricht naar de bereikbaarheid van de Zuidas. Deze studie bevestigde dat de geprognosticeerde intensiteiten, op het oostelijke deel van de De Boelelaan, in de toekomst dusdanig hoog zijn dat hier 2 x 2 rijstroken noodzakelijk zijn. Ook de recente verkeersonderzoeken Zuidas van 2013 en 2014 bevestigen dit.

Het oostelijk deel van de De Boelelaan kent in de huidige situatie deels een 2 x 2 profiel en deels een profiel wat het midden houdt tussen een 2 x 1 en een 2 x 2 profiel. Het is gezien de verkeersintensiteit noodzakelijk om hiervan een volwaardig 2 x 2 profiel te maken. Belangrijke aandachtspunten bij deze herprofilering, naast de doorstroming van het huidige en geprognosticeerde verkeer, zijn de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en de verkeersveiligheid.



Figuur 1: plangebied

1.2 Doel

De NvU De Boelelaan Oost heeft de volgende doelen:

- Invulling geven aan de bevoegdheid van de centrale stad: w.o. het functioneel beheer hoofdnetten (auto, OV en fiets), de vervanging en reconstructie van het hoofdnet auto en het stimuleren van de kwaliteit van de openbare ruimte.
- De inrichtingseisen voor de herprofilering van de Boelelaan Oost bestuurlijk vast te stellen.
- Een toetsingskader bieden voor de verdere uitwerking van het ontwerp.

Ten behoeve van de NvU De Boelelaan Oost heeft er onder meer afstemming plaatsgevonden tussen Ruimte en Duurzaamheid, Verkeer en Openbare Ruimte de Zuidas organisatie en het stadsdeel Zuid. Tevens zijn bij het opstellen van de NvU De Boelelaan Oost de uitkomsten uit de diverse verkeerstudies en beleidskaders betrokken.

1.3 Aanpak

Bij de totstandkoming van NvU De Boelelaan Oost zijn een aantal stappen doorlopen. Allereerst heeft een analyse plaats gevonden van de huidige situatie en zijn de knelpunten en de te nemen maatregelen benoemd, die uit de verschillende onderzoeken en het overleg met diverse betrokken partijen naar voren zijn gekomen. Dit komt in hoofdstuk 2 aan de orde.

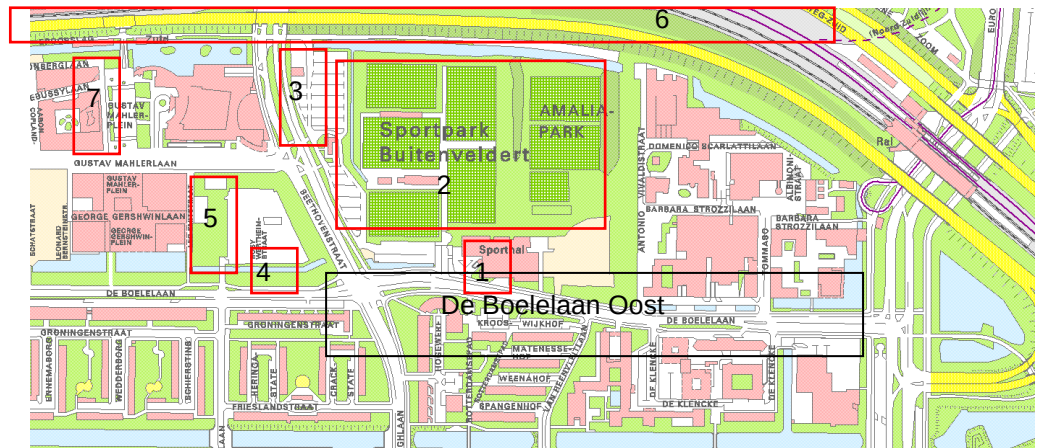
Door middel van een ontwerpverkenning is onder meer onderzocht op welke wijze de knelpunten kunnen worden opgelost, en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Daarnaast zijn de consequenties van de verschillende oplossingsrichtingen in beeld gebracht en afgewogen. Op basis hiervan is vervolgens een integraal verkeersontwerp met bijbehorende uitgangspunten en randvoorwaarden voor de reconstructie van de De Boelelaan Oost opgesteld.

Bestuurlijk traject

De NvU De Boelelaan Oost zal worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. Om vervolgens, na de inspraak, bestuurlijk te worden vastgesteld door het College van B&W.

1.4 Samenhang andere projecten

In de nabije omgeving van de De Boelelaan Oost spelen diverse projecten. Hieronder worden deze plannen kort besproken. Zie figuur 2 voor de hieronder beschreven projecten.



Figuur 2: plangebied

Ontwikkeling Ravel (2016-2018 e.v.)

Voor Ravel is in het kader van diverse ontwikkelingen zoals hieronder aangegeven, de De Boelelaan een aan/afvoer route van bouw- en bestemmingsverkeer.

1. IKC 2^e Fase; Realisatie van een integraal kindercentrum (school)
2. AFC; Verplaatsen van sportvelden/accommodatie vanaf 2016 afsluiten huidige toegang en realiseren alternatief
3. P15; Bouwrijp maken van P15 en in een later stadium vastgoed ontwikkeling.

Ontwikkeling Gershwin (medio 2016 eind 2018/19)

Voor Gershwin is in het kader van de ontwikkelingen zoals hieronder aangegeven, de De Boelelaan een aan/afvoer route van bouw- en bestemmingsverkeer.

4. Aanleg Kadeconstructie Oostelijke kop Boelegracht en graven Boelegracht;
5. Nieuw op te starten Vastgoedontwikkeling Kavel 1B en 2B en reeds in ontwikkeling zijnde kavels van Gershwin (Kavel 4, 9/10, 14, 13/15)

ZuidasDOK

Het project ZuidasDok behelst ondermeer de ondertunneling van de A10, het realiseren van een Nieuw OV Knooppunt en het herstructureren van K&L tracés.

6. Realisatie ZuidasDok vanaf medio 2017. De aannemer van het ZuidasDok kan voor de Bouwlogistiek gebruik maken van de Beethovenstraat/De De Boelelaan Oost. Hoe het project er precies uit gaat zien is nog onbekend.
7. Aanleg Fietsparkeergarage Mahlerplein (2015-2016) en Plintfunctie ABN-AMRO.

Voor al deze projecten dient er afstemming te komen over de fasering van de werkzaamheden i.r.t. de bereikbaarheid van de projecten.

2 Analyse en probleemstelling

In dit hoofdstuk wordt de De Boelelaan Oost beschreven. Voor het ruimtelijk beeld, de voetgangers (incl. de verblijfsfunctie), de fietsers, het openbaar vervoer en de auto wordt de huidige situatie geanalyseerd. Vervolgens zijn de problemen en wensen voor de route geïnventariseerd. Deze wensen komen voort uit gesprekken met de verschillende betrokkenen (stadsdeel, GVB, verkeerspolitie, Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR, voormalig DIVV) en Ruimte en Duurzaamheid (R&D, voormalig DRO) en enkele onderzoeken (o.a. verkeersonderzoeken). De projectgrenzen van het project De Boelelaan Oost zijn de volgende:

- Aan de oostzijde sluit het project aan op de bestaande situatie van de Europaboulevard. Op de kruising met de Europaboulevard dient de belijning en diverse verkeersheuvels, lokaal en incidenteel, aangepast te worden.
- Aan de westzijde sluit het project aan op de bestaande situatie van de Beethovenstraat en de Van Leijenberghlaan. Op de kruising dient de belijning, lokaal en incidenteel, aangepast te worden evenals de langzaam verkeer oversteek over de Van Leijenberghlaan.
- Aan de noordzijde sluit het project aan op de bestaande situatie van de Tommaso Albinonistraat en de bestaande kademuur van de gracht. De bestaande ventweg (incl. stoep) tussen de Antonio Vivaldistraat dient geheel geherprofileerd te worden en hoort ook bij het project van de De Boelelaan. De Antonio Vivaldistraat dient voor de eerste 100 meter in noordelijke richting geherprofileerd te worden tbv opstelvakken van de nieuwe VRI. Hierin valt ook het nieuw te maken twee richtingen fietspad. Tussen de Beethovenstraat en de Antonio Vivaldistraat wordt de noordzijde van het project begrenst tot en met de kademuur van de Boelegracht.
- Aan de zuidzijde wordt het project begrenst tot en met het nieuw te maken voetpad. De aansluiting van de Van Heenvlietlaan op de De Boelelaan dient te worden afgesloten en aangepast. De huidige aansluiting van De Klencke 111 dient te worden gewijzigd en aangesloten op de Van Heenvlietlaan. De huidige ventweg van de Klencke dient geheel (incl. stoep) geherprofileerd te worden. De aansluiting van de Klencke op de De Boelelaan dient geheel aangepast te worden.
- Bij het project behoort ook het maken van een nieuwe ontsluiting van de Van Heenvlietlaan ipv de aansluiting op de De Boelelaan. Hier zijn twee mogelijkheden mogelijk. Mogelijkheid 1 is via de Weenahof en Hogewerf aansluiten op de Van Leijenberghlaan, hiertoe moet een doorsteek gemaakt worden. Mogelijkheid 2 is via de Van Heenvlietlaan aansluiten op de A.J. Ernststraat, hiertoe moet de huidige versmalling in de van Heenvlietlaan ongedaan worden gemaakt.

Bovengenoemde beschrijving is indicatief op figuur 3 zijn de projectgrenzen schematisch aangegeven.



Figuur 3: Plangebied met hierop globaal de projectgrenzen aangegeven

2.1 Beleidskader Hoofdnetten

In het Beleidskader Hoofdnetten¹ zijn de Hoofdnetten Auto, OV en Fiets (zie figuur 4 en 5) en de bijbehorende kwaliteitseisen vastgelegd.

De Boelelaan Oost maakt deel uit van:

- Hoofdnet auto (geel, figuur 4)
- Hoofdnet fiets (rood) en regionaal net fiets (groen) (figuur5)



Figuur 4: hoofdnet auto

¹ Beleidskader Hoofdnetten, DIVV, 2007.



Figuur 5: hoofdnets fiets (rood), regionaal net fiets (groen)

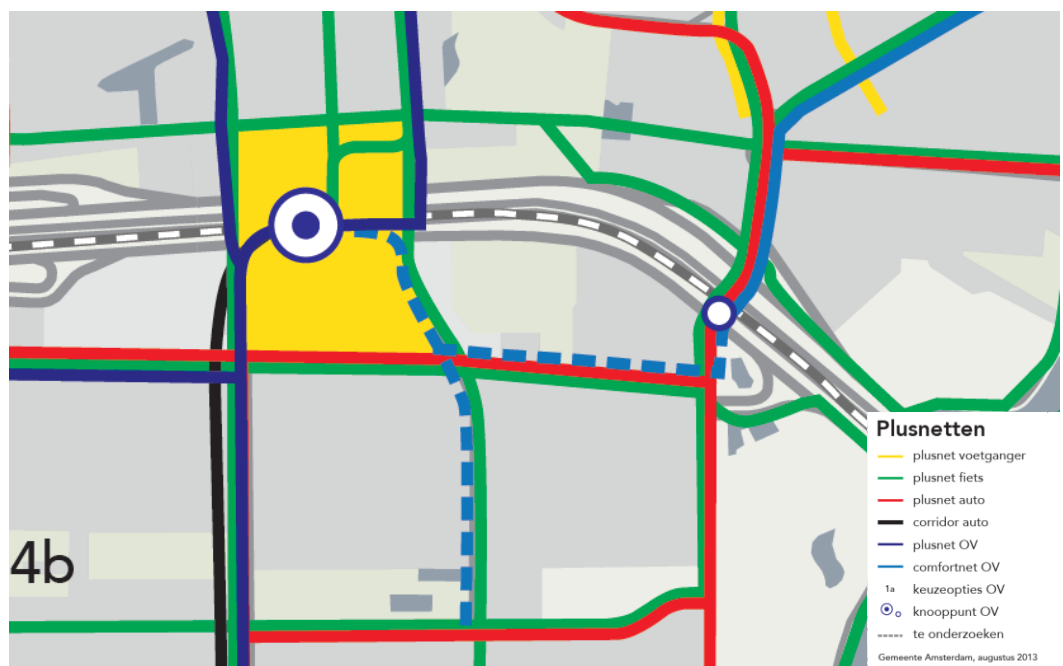
2.2 Mobiliteitsaanpak Amsterdam

Onderdeel van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam zijn de plusnetten (zie figuur 6) die moeten helpen bij het prioriteren van de verschillende modaliteiten/functies in een straat.

Op/langs de Boelelaan Oost liggen de volgende plusnetten:

1. Plusnet fiets
2. Plusnet Auto

Dit is weergegeven in het onderstaand kaartje

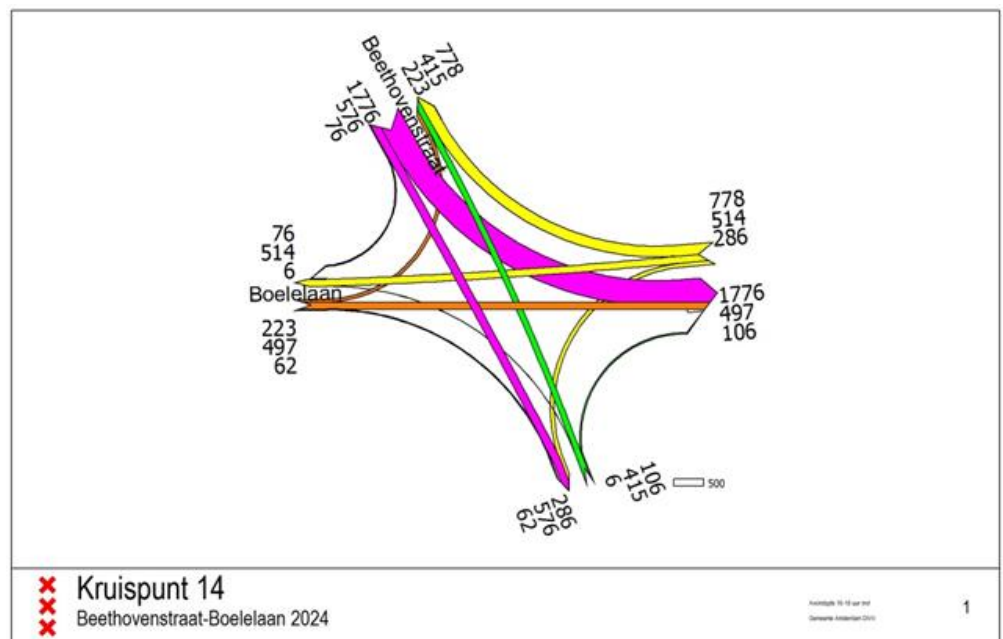


Figuur 6: Plusnetten uit het concept Mobiliteitsaanpak Amsterdam

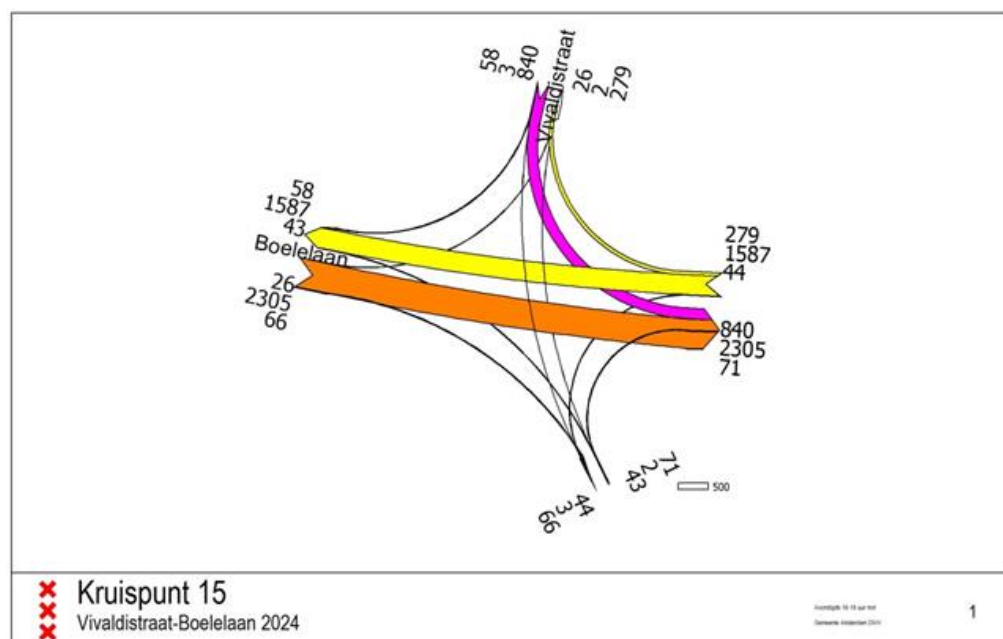
2.3 Verkeersintensiteiten

Door de Verkeersontwerp en Openbare Ruimte is in het kader van het verkeersonderzoek Zuidas 2014 een prognose (d.d. 16-10-2014) gemaakt voor de verkeersintensiteiten in het jaar 2024. Met als doel de effecten van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op de toekomstige bereikbaarheid van de Zuidas in beeld te brengen, en eventuele aanvullende maatregelen ten opzichte van het Actieplan weginfrastructuur 2011 te benoemen. Daarnaast zijn ook de maatregelen uit de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken herijkt.

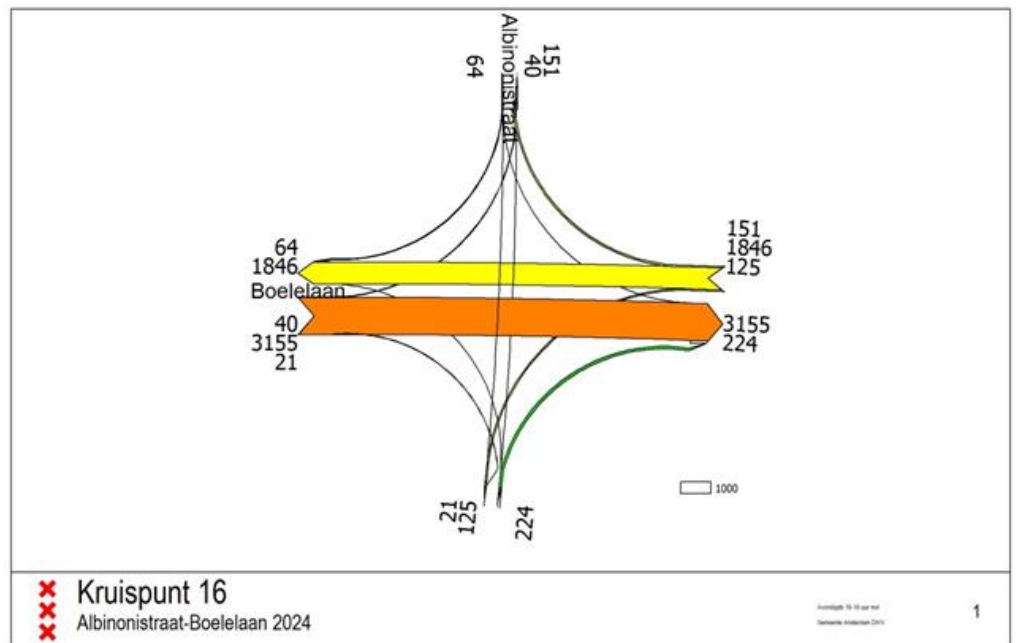
In figuur 7a t/m 7e zijn deze verkeersintensiteiten weergegeven. De cijfers zijn 2-uurs avondspitsintensiteiten.



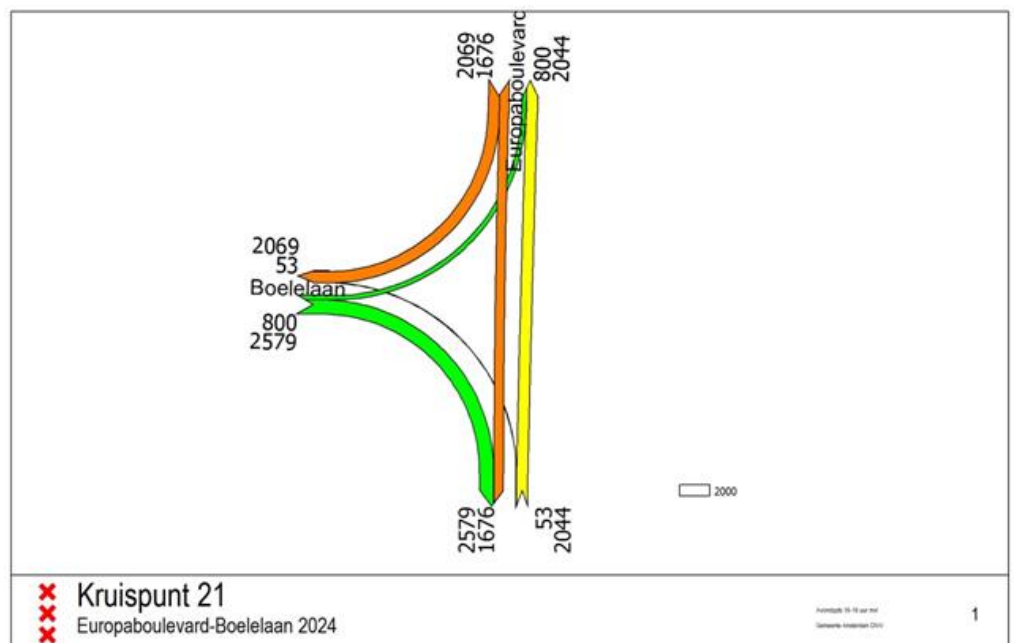
Figuur 7a: Verkeersstromen prognose 2024 avondspitsperiode 16-18 uur
Beethovenstraat / Boelelaan



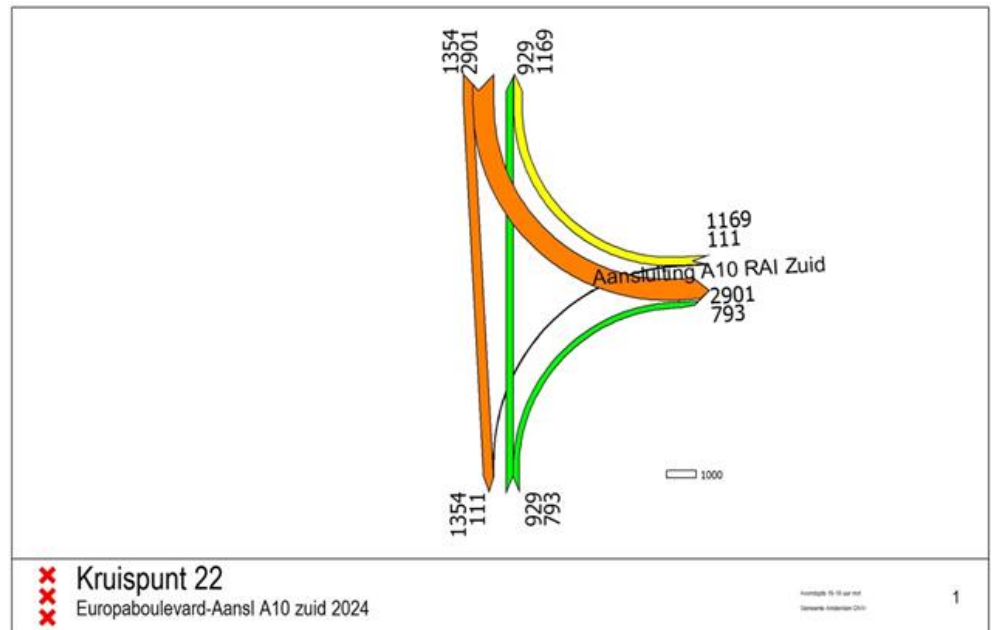
Figuur 7b: Verkeersstromen prognose 2024 avondspitsperiode 16-18 uur
Antonio Vivaldistraat / Boelelaan



Figuur 7c: Verkeersstromen prognose 2024 avondspitsperiode 16-18 uur
Albinonistraat / Boelelaan



Figuur 7d: Verkeersstromen prognose 2024 avondspitsperiode 16-18 uur
Boelelaan / Europaboulevard



Figuur 7e: Verkeersstromen prognose 2024 avondsptsperiode 16-18 uur
Europaboulevard / Aansluiting A10 zuid

2.4 Verkeersveiligheid

Analyse huidige situatie

Duurzaam Veilig

De Boeelaan is ingericht als een 50 km/u straat uitgevoerd in asfalt met vrij liggende fiets- en voetpaden.

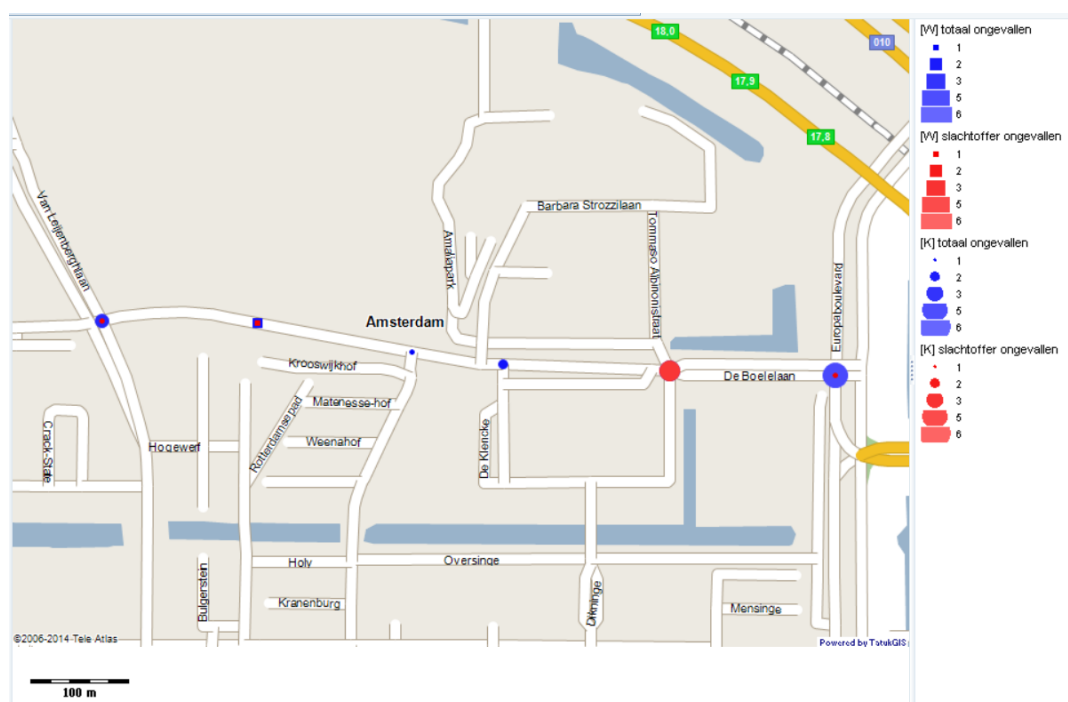
De huidige inrichting van de De Boeelaan voldoet niet aan de Leidraad van de CVC aangezien er hier smalle rijstroken van 2,75 meter zijn toegepast.

Ter hoogte van de Van Heenvlietlaan steken fietsers en voetgangers zonder VRI over. In 2013 is, vooruitlopend op de definitieve herprofilering en ter verbetering van de oorspronkelijke situatie, de middenheuvel verbreed.

Tevens zijn de huidige rijstroken smal (buitenste stroken 3.25 meter en de binnenste stroken 2.75 meter) en niet volgens de actuele richtlijnen van de CVC aangelegd.

Objectieve verkeersveiligheid

Het traject van De Boeelaan Oost tussen de van Leijenberghlaan en Europaboulevard laat een diffuus ongevallebeeld zien. Waardoor het lastig is conclusies te kunnen trekken over verkeersveiligheidsknelpunten. Dit heeft mede te maken met een sterke onderregistratie vanaf 2010. De beschikbare gegevens van 2009-2013 laten wel een concentratie zien van ongevallen bij de kruising Boeelaan / Tommaso Albinonistraat. In het ontwerp voor de herprofilering van de Boeelaan Oost worden daarom voor dit kruispunt een aantal aanpassingen voorgesteld ter verbetering van de verkeersveiligheid.



Afbeelding 8: Ongevalslokaties De Boelelaan van Van Leijenberghlaan tot en met Europaboulevard in de periode 2009 - 2013

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2009	12	4	0	0	0	4	8
2010	2	2	0	0	0	2	0
2011	2	1	1	0	1	0	1
2012	0	0	0	0	0	0	0
2013	1	0	0	0	0	0	1
Totaal	17	7	1	0	1	6	10

Tabel 1: Ongevallen De Boelelaan van Van Leijenberghlaan tot en met Europaboulevard in de periode 2009 – 2013

Botspartners	Hoofdtoedracht	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
▼	▼	▼ <> 0	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Personenauto / Personenauto	Onvoldoende afstand	2	0	0	0	0	0	2
Personenauto / Bromfiets	Geen doorgang verlenen	2	2	1	0	1	1	0
Personenauto / Fiets	Geen voorrang verlenen	2	1	0	0	0	1	1
Personenauto	Niet ingevuld	1	0	0	0	0	0	1
Personenauto / Personenauto	Geen voorrang verlenen	1	0	0	0	0	0	1
Personenauto / Personenauto	Geen richting aangeven	1	0	0	0	0	0	1
Personenauto / Bestelauto	Onvoldoende afstand	1	0	0	0	0	0	1
Personenauto / Bromfiets	Geen voorrang verlenen	1	1	0	0	0	1	0
Personenauto / Onbekend voertuig i.g.v. bestuurder	Niet ingevuld	1	0	0	0	0	0	1
Bestelauto / Snorfiets	Geen doorgang verlenen	1	1	0	0	0	1	0
Bestelauto / Fiets	Geen voorrang verlenen	1	1	0	0	0	1	0
Onbekend	Niet ingevuld	1	0	0	0	0	0	1
Snorfiets / Bromfiets	Geen voorrang verlenen	1	0	0	0	0	0	1
Fiets / Bromfiets	Niet ingevuld	1	1	0	0	0	1	0
Totaal		17	7	1	0	1	6	10

Tabel 2: Ongevallen per botspartner en hoofdtoedracht De Boelelaan van Van Leijenberghlaan tot en met Europaboulevard in de periode 2009 – 2013

Samenvatting ongevallenbeeld

Over het gehele traject is het ongevallenbeeld te diffuus om op basis van de ongevallen conclusies te kunnen trekken over verkeersveiligheidsknelpunten. Dit heeft mede te maken met een sterke onderregistratie vanaf 2010.

Wat wel op valt is dat er een concentratie van slachtoffer ongevallen te zien is bij de kruising met Tommaso Albinonistraat. Hier gebeurden vier ongevallen met afslaand (3X rechtsaf, 1X linksaf) verkeer dat geen doorgang verleende aan een (brom/snor)fietser op het bromfietspad langs De Boelelaan. Dit vereist aandacht in het ontwerp.

Jaar	Botspartners	Hoofdtoedracht	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
2009	Personenauto / Bromfiets	Geen doorgang verlenen	1	1	0	0	0	1	0
2009	Bestelauto / Fiets	Geen voorrang verlenen	1	1	0	0	0	1	0
2010	Bestelauto / Snorfiets	Geen doorgang verlenen	1	1	0	0	0	1	0
2011	Personenauto / Bromfiets	Geen doorgang verlenen	1	1	1	0	1	0	0
Totaal			4	4	1	0	1	3	0

Tabel 3: Dominante ongevalsoorzaak Tommaso Albinonistraat 2009 - 2013

Voorgesteld wordt om vanuit verkeersveiligheid het linksaf verkeer te beperken of onmogelijk te maken (zie paragraaf 3.2 kruisingen).

2.5 Ruimtelijk beeld

Analyse huidige situatie

Stedenbouwkundige situatie

Het ruimtelijk beeld van de De Boelelaan Oost is in de huidige situatie erg gefragmenteerd. Dit komt door het slingerende verloop van de weg, de

wisselende maatvoering van het profiel en het ontbreken van ruimtelijke continuïteit.

Huidige inrichting van de De Boelelaan Oost

Aan de noordzijde van het profiel ter hoogte van het aangrenzende deelgebied Vivaldi liggen Holiday Inn, het woningblok van Uerocenter, en een gracht van 15 meter (nabij de Europaboulevard) en een ventweg met kantoorbebouwing. Aan de westzijde ter hoogte van het deelgebied Ravel liggen thans het studentencomplex Ravel Residence, de sporthal BL 46 (wordt dit jaar in z'n geheel gesloopt) en de parkeerterreinen P15 en AFC. Aan de zuidzijde van het profiel liggen, een hotel met parkeerterrein (nabij de Europaboulevard), een stedelijke wand met kantoorbebouwing, een vrijstaand verzorgingstehuis en middelhoge woonbebouwing met parkeerterrein en plantsoenen.

De bermen langs de weg hebben een gevarieerde maat, met enkele (niet goed tot wasdom gekomen) bomen. De bermen zijn wisselend verhard en beplant met onder begroeiing.



Figuur 9: De huidige Boelelaan gezien in west oost richting nabij de aansluiting met de Albinonistraat.

Ruimtelijke kaders

Uitgangspunt bij de herprofilering van de De Boelelaan Oost is dat er rekening dient te worden gehouden te worden met bestaande bebouwing en de erfpachtgrenzen ten noorden en zuiden van de De Boelelaan Oost. Het gaat daarbij onder meer over de parkeergarage van Hogewerf, de vleugel van het verzorgingshuis Vreugdehof en de ventweg met parkeerplaatsen bij Officia aan de noordzijde.

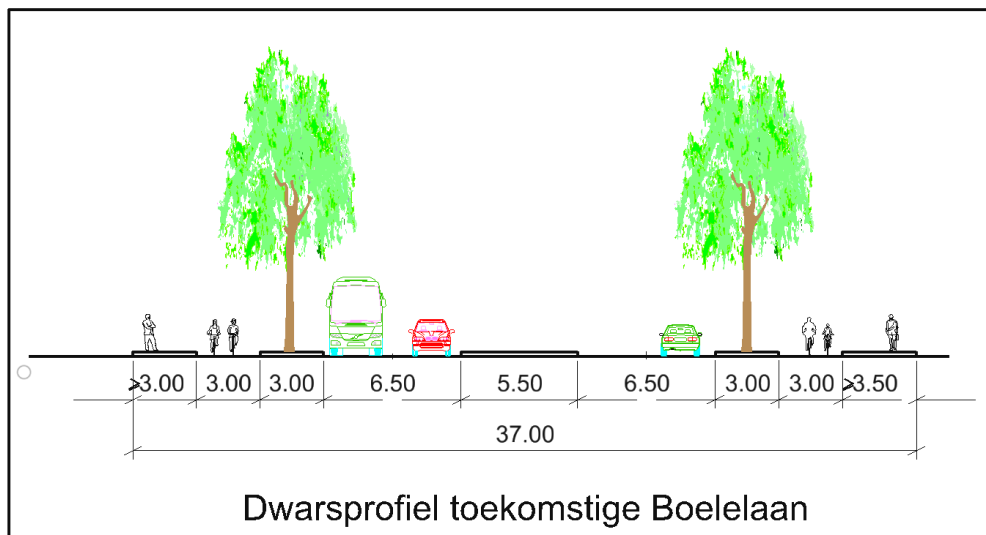
De Visie Zuidas omvat een verlenging van de Boelegracht aan de noordzijde langs de gehele De Boelelaan Oost. Deze gracht is later gepland dan de uitvoering van het nieuwe wegprofiel. Het nieuwe profiel dient zodanig te worden aangelegd dat de huidige ventweg aan de noordzijde van de De Boelelaan, ter hoogte van Vivaldi, normaal kan blijven functioneren.

Problemen en wensen

Wensen nieuwe inrichting

Om de geprognoseerde verkeersintensiteit in de toekomst te kunnen faciliteren dient de De Boelelaan Oost worden in de nieuwe situatie een volwaardig profiel te krijgen en bestaan uit 2 x 2 rijstroken en een brede middenberm. Deze middenberm is noodzakelijk om de benodigde afslagvakken te kunnen aanleggen.

Aan weerskanten van de Boelelaan Oost komt tussen de weg en de fietspaden een tussenberm met bomen met een breedte van minimaal 3.00 meter. Zie figuur 10 voor het dwarsprofiel.



Figuur 10: Standaard dwarsprofiel gezien in westelijke richting

Ruimtelijke uitgangspunten

De huidige weg zal in noordelijke richting opschuiven en deels komen te liggen op de locatie van waar nu de sporthal (gebouw BL46) staat. Dit gebouw wordt thans (2015) in het kader van de verplaatsing en uitbreiding van het IKC gesloopt

Kabels en leidingen

Aan weerskanten van en in het huidige tracé liggen diverse kabels en leidingen. Deze kabels en leidingen dienen te worden verlegd dan wel worden aangepast aan de nieuwe situatie.

Kades

Aan de noordzijde van het tracé zal naast het toekomstige voetpad een gracht worden gemaakt met een verticale kade.

2.6 Voetgangers (incl. verblijfsfunctie)

Verblijfsfunctie

De De Boelelaan Oost heeft niet echt een verblijfsfunctie. Er staan relatief weinig gebouwen met een publiektrekkende functie direct aan de straat.

Huidige inrichting

Zowel aan de noord als de zuidzijde van weg ligt momenteel een voetpad.

Er zijn drie mogelijke oversteekplaatsen voor zowel de fietsers als de voetgangers. Volgens onderzoek (zie bijlage) zijn al deze drie oversteekplaatsen met een VRI geregeld. Het betreft de kruising met de Beethovenstraat, de Antonio Vivaldistraat en de Europaboulevard.

Problemen en wensen

Oversteekbaarheid

De huidige geregelde voet- en fietsoversteek bij de aansluiting van de De Boelelaan op de Beethovenstraat en de aansluiting van de De Boelelaan op de Europaboulevard worden aangepast.

Daarnaast komt er ook bij de kruising Antonio Vivaldistraat / Boelelaan Oost volgens onderzoek een geregelde voet- fietsoversteek.

Er zal geen oversteekplaats komen bij de Tommaso Albinonistraat. Deze aansluiting wordt zodanig aangepast dat er, volgens onderzoek, geen VRI nodig is en dat er hier ook niet overgestoken kan worden door het langzaam verkeer.

2.7 Fietsers

Analyse huidige situatie

Hoofdnet Fiets en Plusnet fiets

De fietsroute langs de De Boelelaan is onderdeel van het Hoofdnet fiets en Plusnet fiets en is een belangrijke route. Langs de gehele Boelelaan oost liggen momenteel, conform Duurzaam Veilig, vrij liggende fietspaden.

Huidige inrichting

Langs de gehele Boelelaan oost liggen momenteel, conform Duurzaam Veilig, vrij liggende fietspaden.

Uitgangspunten fiets nieuwe inrichting

In de nieuwe situatie zullen de fietspaden langs de De Boelelaan Oost in één richting worden bereden en de bromfietsen op de rijbaan mee rijden. De keuze om één richting fietspaden toe te passen i.p.v. twee richting fietspaden zijn de volgende:

- Een tweerichting fietspad levert verkeersonveilige situaties op bij ongeregelde kruisingen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Tommaso Albinonistraat en de Klencke. Automobilisten verwachten geen fietsers en snorscooters uit een andere richting;
- Een twee richtingen fietspad past fysiek niet overal binnen het te hanteren en beschikbare profiel;
- Indien er hier tweerichting fietspaden wordt aangelegd is dit een precedent werking voor de andere wegen in de Zuidas.
- Momenteel is het fietspad aan de noordzijde van de De Boelelaan gedeeltelijk in twee richtingen bereden maar dit is echter een tijdelijke situatie i.v.m. het verwijderen van de oorspronkelijke oversteek naar de ingang van AFC in 2012. De ingang van AFC zal in de nieuw te maken situatie verwijderd worden en tijdelijk worden aangesloten op de Beethovenstraat. Hierdoor vervalt er een publiektrekker.

- Er is in de huidige situatie geen goede oversteek over de De Boelelaan. In de nieuwe situatie wordt er een veilige fiets- en voetgangersoversteek gemaakt bij de Vivaldistraat.
- Aan de westzijde van de De Boelelaan is over een kort gedeelte wel een tweerichting fietspad aangelegd maar dit is gedaan omdat hier de VU is gesitueerd welke een zeer belangrijke publiekstrekker is. Dit is niet het geval op de De Boelelaan Oost.
- Het netwerk van de fietspaden in de Zuidas is zodanig opgezet dat er op beperkte tussenafstanden voldoende mogelijkheden zijn om veilig over te steken.

De vrij liggende fietspaden krijgen een breedte van minimaal 3.00 meter. De fietsroute vanaf de Van Heenvlietlaan zal uiteindelijk via een apart te maken tunnel onder de A10 door lopen naar het Beatrix park. De huidige fiets- en voetgangersoversteek tpv de Van Heenvlietlaan zal komen te vervallen. De overstekende fietsers dienen gebruik te maken van de oversteek naar de Antonio Vivaldistraat welke, volgens onderzoeken (zie bijlage), waarschijnlijk geregeld moet worden met een VRI. Het merendeel van het fietsverkeer hoeft als gevolg van deze wijziging niet om te rijden.

2.8 Openbaar vervoer

Analyse huidige situatie

In de huidige situatie vind er geen openbaar vervoer plaats op dit gedeelte van de De Boelelaan.

De stadregio en het GVB hebben aangegeven geen plannen voor OV op de De Boelelaan Oost te hebben. In het ontwerp is hier dan ook geen rekening mee gehouden. Ondanks dat er geen regulier openbaar vervoer plaats vindt in dit gedeelte zullen er wel incidenteel bussen komen te rijden tijdens omleidingsroutes en/of calamiteiten.

2.9 Autoverkeer

Analyse huidige situatie

Hoofdnet auto en Plusnet auto

De De Boelelaan maakt deel uit van het Hoofdnet auto en Plusnet auto.

Functie

De De Boelelaan Oost maakt deel uit van het Hoofdnet auto en Plusnet auto en heeft een zeer belangrijke verkeersfunctie voor de Zuidas. De De Boelelaan Oost is conform Duurzaam Veilig gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur.

Huidige inrichting

Het basisprofiel van de De Boelelaan Oost bestaat uit 2 x 2 rijstroken zonder een middenberm. Plaatselijk (bij de Van Heenvlietlaan) is de noordelijke rijbaan ingesnoerd naar één rijstrook om ruimte te maken voor een middenhevel ten behoeve van het overstekende langzaam verkeer.

De huidige rijstroken zijn smal (de buitenste stroken zijn 3.25 meter en de binnenste stroken zijn slechts 2.75 meter). De kruispunten met de Beethovenstraat en de Europaboulevard zijn met verkeerslichten geregeld en hebben opstelvakken. Langs de De Boelelaan Oost word niet geparkeerd.

Problemen en wensen

Doorstroming

In de huidige situatie is de doorstroming van het verkeer niet optimaal aangezien afslaand verkeer (zowel rechts als links) het doorgaande verkeer blokkeert. Deze blokkade vind vooral plaats op de noordelijke rijstroken nabij afslag naar de Albinonistraat en de Klencke. Tevens is er een belemmerende factor nabij de aansluiting van de Van Heenvlietlaan aangezien de weg daar wordt versmald naar één rijstrook tbv een middenhevel.

Het parkeerterrein aan de zuidzijde van de De Boelelaan aan de Van Heenvlietlaan sluit momenteel middels een volledige aansluiting aan op de De Boelelaan. Dit veroorzaakt afslaand verkeer wat de doorstroming hindert.

Nood- en hulpdiensten

De Boelelaan oost is een belangrijke route voor nood & hulpdiensten. Voor deze diensten is de aanleg van een profiel met 2 x 2 volwaardige rijstroken met de benodigde afslag vakken dan ook erg gewenst. De De Boelelaan Oost wordt ook gebruikt als calamiteitenroute voor de nood & hulpdiensten indien andere routes versperd zijn.

3 Ontwerpverkenning

Op basis van de inventarisatie van de huidige situatie, de problemen en knelpunten en de uitgangspunten voor de nieuwe inrichting ten aanzien van auto, openbaar vervoer, langzaam verkeer en openbare ruimte is een ontwerpverkenning gedaan. Er zijn een aantal ontwerpkeuzes gemaakt en is een schetsontwerp voor de herprofilering van de Boelelaan Oost opgesteld.

In dit hoofdstuk wordt het ontwerp en de gemaakte keuzes nader toegelicht.

3.1 Standaard profiel

Voor de toekomstige herprofilering van de Boelelaan Oost wordt een volwaardig profiel met 2 x 2 rijstroken met aan weerskanten van de weg een fietspad in één richting plus een voetpad voorgesteld. De twee rijbanen worden gescheiden door een brede middenberm. De breedte van deze middenberm is gedimensioneerd op de inpassing van afslagvakken van/naar de Antonio Vivaldistraat en de De Klencke.

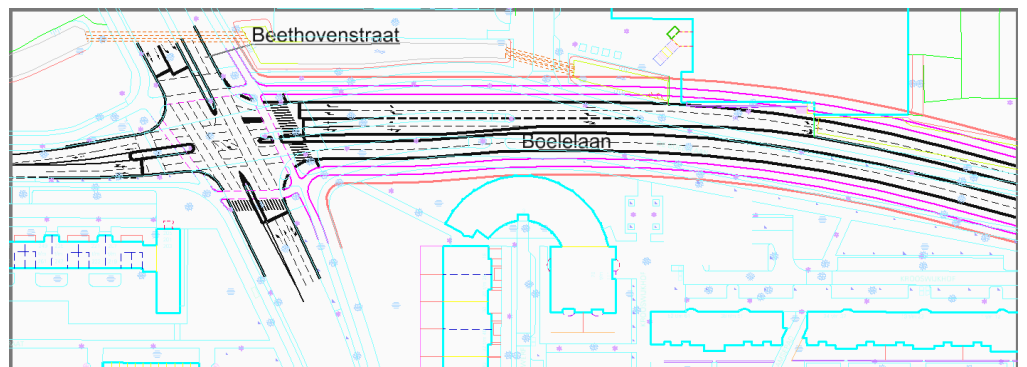
3.2 Kruispunten

Op basis van de verkeersprognoses voor 2024 zijn de kruispunten op dit tracé verkeersregeltechnisch onderzocht met het volgende resultaat.

Kruising De Boelelaan / Beethovenstraat:

De kruising met de Beethovenstraat is niet te regelen en is te zwaar belast met het huidige aantal opstelvakken. In het voorliggende plan is er op de Boelelaan dan ook een extra rechtdoor vak gemaakt (in oost –west richting).

Hiermee is deze kruising regelbaar met een VRI.
Zie voor figuur 11 voor de tekening.



Figuur 11: Kruising De Boelelaan / Beethovenstraat met extra rechtdoor vak

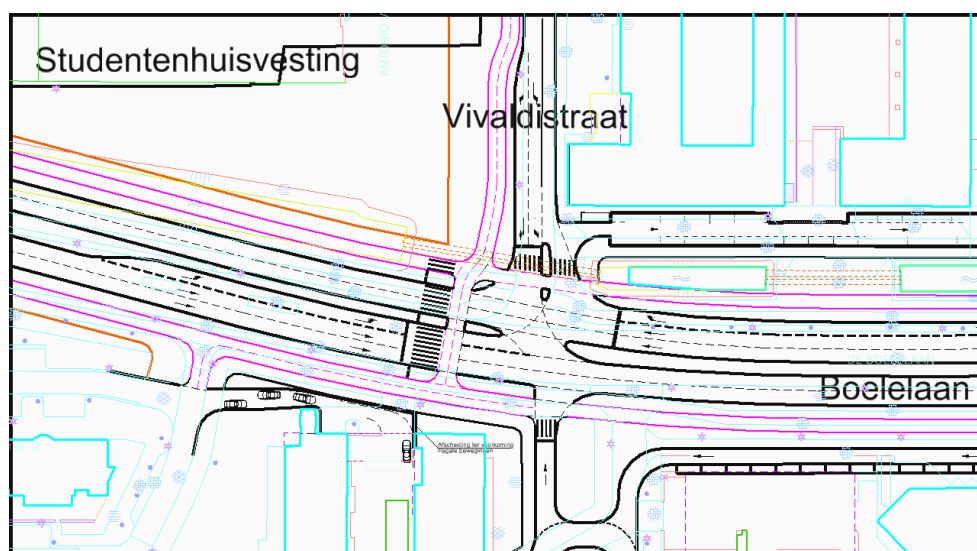
Kruising Boelelaan / Antonio Vivaldistraat:

Deze kruising dient, volgens het onderzoek (zie bijlage), geregeld te worden met een VRI. Aangezien het linksaf verkeer van het achterliggende gebied niet meer weg kan rijden via de Tommaso Albinonistraat komt dat als extra verkeer op deze kruising. Bij de Tommaso Albinonistraat is linksaf slaand verkeer namelijk onmogelijk gemaakt (zie kruising hierna). Bij deze kruising zal ook het fiets- en voetgangersverkeer kunnen oversteken.

De oversteek van al het langzaam verkeer vindt plaats aan de westzijde van de kruising. Aan de oostzijde is wegens regeltechnische redenen geen langzaam verkeersoversteek mogelijk. Het betreft hier een belangrijke fietsverbinding in de noord/zuid richting tussen de Van Heenvlietlaan en het Beatrixpark. In de toekomst komt er een aparte langzaam verkeerstunnel onder de A10 door naar het Beatrixpark.

Het verkeer vanaf de Klencke (aan de zuidzijde) kan hier alleen uitrijden, inrijden is niet meer mogelijk. Op deze manier is een snelle regeling te realiseren en kan het profiel van de weg beperkt blijven. Door het niet aanleggen van een apart linksaf vak op de De Boelelaan kunnen de stedenbouwkundige uitgangspunten, zoals de gracht en de bomenstructuur, intact blijven. Inrijden naar de Klencke vindt plaats tegenover de Tommaso Albinonistraat.

Aan de zuidzijde van de De Boelelaan is, tussen de oversteek en de Van Heenvlietlaan, een klein stukje twee richtingen fietspad voorzien om een goede doorgaande verbinding te maken met de Van Heenvlietlaan. Zie voor figuur 12 voor de tekening.



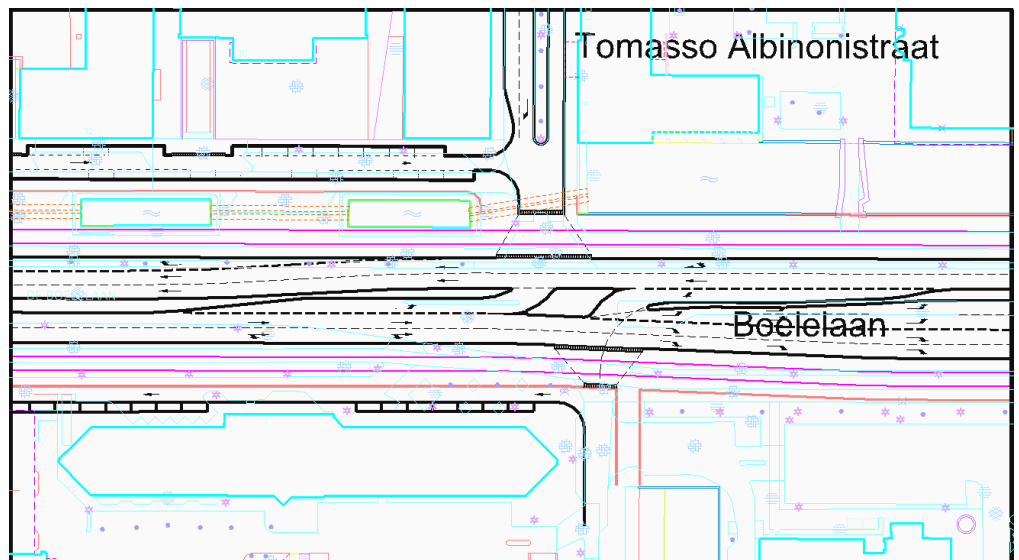
Figuur 12: Kruising Viavaldistraat / Boelelaan

Kruising De Boelelaan / Tommaso Albinonistraat:

Aangezien de kruising met de Tommaso Albinonistraat zeer dicht op de aansluiting met de Europaboulevard ligt zullen deze elkaar gaan beïnvloeden indien deze kruising met een VRI wordt geregeld. Dit kan een belemmering voor de doorstroming veroorzaken. Volgens onderzoek (zie bijlage) is hier geen VRI nodig indien deze kruising wordt aangepast zoals hieronder beschreven.

Voorgesteld wordt dan ook om de kruising van de De Boelelaan met de Tommaso Albinonistraat en de Klencke niet te regelen en hier vanaf de De Boelelaan alleen linksaf verkeer toe te staan. De linksaf beweging vanuit de Klencke en de Tommaso Albinonistraat is dan niet meer mogelijk (men kan alleen rechtsaf slaan). Dit verkeer kan de De Boelelaan oprijden bij de kruising met de Antonio Vivaldistraat welke, volgens onderzoek, met een VRI geregeld is. De verkeersveiligheid zoals beschreven in het punt 2.4 is hiermee verbeterd. Het rechtsaf slaande verkeer kruist weliswaar nog steeds het in één richting bereden fietspad aan de noordzijde van De Boelelaan maar de berm tussen het fietspad en de weg is verbreed van 1.30 meter naar minimaal 3.00 meter. Het vak naast het rechtdoor/rechtsaf vak is een apart rechtdoor vak waardoor het verkeer wat rechtdoor wil, makkelijker dan nu, kan doorrijden. Dit komt door het aparte linksafvak naar de Klencke. Er is hierdoor meer capaciteit gekomen voor het doorgaande verkeer.

Zie voor figuur 13 voor de tekening.



Figuur 13: Kruising Tommaso Albinonistraat / De Boelelaan

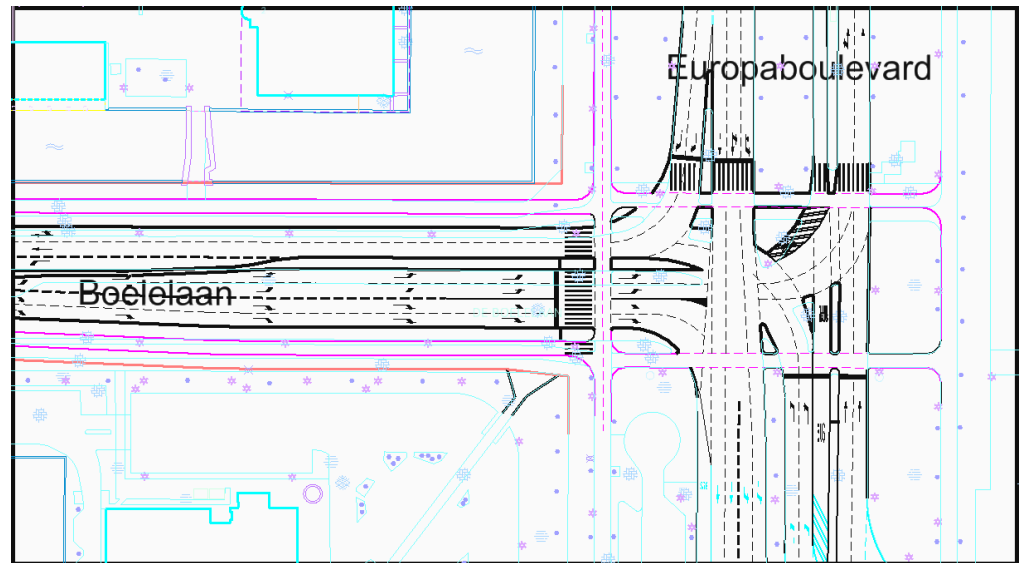
Kruising De Boelelaan / Europaboulevard:

De kruising met de Europaboulevard is vooralsnog regelbaar met de huidige indeling van de opstelvakken doch deze kruising is zeer zwaar belast.

In de toekomst (prognose 2024) is er meer verkeer en kan het verkeer niet meer verwerkt worden. Berekeningen hebben uitgewezen dat er dan op de De Boelelaan een extra rechtsaf vak nodig is (dus 3 i.p.v. 2 rechtsaf vakken) welke doorlopen naar de oprit van de A10. Dit heeft echter alleen zin als de oprit naar de A10, welke van 3 stroken naar 2 stroken zal insnoeren, op de A10 zal aansluiten met 2 stroken. Dit is pas het geval als de werkzaamheden van het DOK klaar zijn. Op zijn vroegst is dit in 2028 gerealiseerd. Tevens is de ontwikkeling van Ravel, welke de grote verkeerstoename grotendeels veroorzaakt, waarschijnlijk nog niet afgerond in 2024.

Besloten is daarom om voorlopig de huidige vakindeling te handhaven (zie figuur 14) maar de uitbreiding naar 3 rechtsaf vakken juridisch en

planologisch alvast mogelijk te maken. En de uitbreiding te realiseren op het moment dat dit noodzakelijk is.



Figuur 14: Kruising De Boelelaan / Europaboulevard

3.3 Ontsluiting parkeerterrein (o.a. Krooswijkhof)

In het voorgestelde ontwerp is de aansluiting, via de Van Heenvlietlaan, van deze wijk op de De Boelelaan niet meer aanwezig en moet het auto verkeer van en naar de parkeerplaatsen Krooswijkhof, Matenessehof, Weenahof en Spangenhof via een andere route rijden. Een directe aansluiting van de Van Heenvlietlaan op de De Boelelaan is niet meer mogelijk omdat deze aansluiting binnen de invloedssfeer ligt van de nieuw te maken kruising met verkeerslichten.

Er zijn twee mogelijke varianten:

1. Een doorsteek vanaf Weenahof via Hogewerf aansluiten op de Van Leijenberghlaan
2. De huidige knip voor autoverkeer in de Van Heenvlietlaan (is nu alleen voor fietsers open) opheffen, waardoor er een verbinding beschikbaar komt naar de A.J. Ernststraat.

3.4 Ontsluiting De Klencke 111

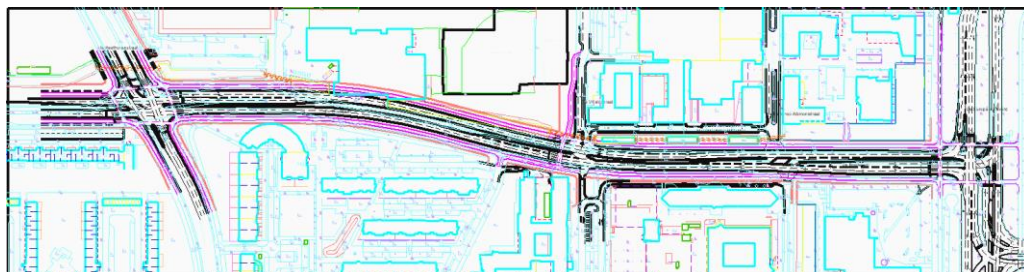
Momenteel sluit het, kleine, parkeerterrein van De Klencke (stichting Osira) rechtstreeks aan op de De Boelelaan. Ivm de aanleg van de nieuwe kruising met verkeerslichten is deze rechtstreekse aansluiting niet meer mogelijk. De Klencke 111 zal een aansluiting krijgen op de Van Heenvlietlaan.

3.5 Ontsluiting AFC

Momenteel sluit AFC rechtstreeks aan op de De Boelelaan. Na de aanleg van de nieuwe Boelelaan is deze aansluiting niet meer mogelijk. Dit komt o.a. door de aanleg van de Boelegracht. Voorlopig krijgt AFC een aansluiting vanaf de Beethovenstraat tegenover de Mahlerlaan.

3.6 Conclusie ontwerpverkenning

Uit de ontwerpverkenning is een voorkeursvariant gekomen welke is aangegeven in figuur 15 .



Figuur 15: Voorkeursvariant ontwerpverkenning van de De Boelelaan

Het te maken gedeelte van de De Boelelaan Oost zal aansluiten op de bestaande situatie bij de Europaboulevard. Tevens zal de De Boelelaan op de bestaande situatie aansluiten van de Beethovenstraat, de Van Leijenberghlaan en op het vervolg deel van de De Boelelaan. De kruising met de Antonio Vivaldistraat zal worden geregeld met een VRI. De kruising van de De Boelelaan met de Tommaso Albinonistraat is geen volledige kruising, het linksaf verkeer vanaf de zijstraten is niet meer mogelijk. Op deze kruising is geen VRI nodig, noch gewenst.

4 Uitgangspunten voor het ontwerp

Uit de ontwerpverkenning en de voorkeursvariant (figuur 15) volgen de uitgangspunten voor het ontwerp voor de De Boelelaan Oost:

Algemeen

- Ontwerp en maatvoering conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Hoofdnetten, de Leidraad CVC, ASVV, de principes van Duurzaam Veilig en de Puccinimethode.
- Ontwerp moet voldoen aan de uitgangspunten aangegeven in de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA).
- Aanleg van voldoende capaciteit bij kruispunten conform verkeersregeltechnisch onderzoek (dwz aantal benodigde afslagvakken met voldoende lengte). Dit volgens Handboek Verkeerslichten.

Verkeersveiligheid

- Langzaam verkeersoversteken vormgeven conform stedelijk beleid

Ruimtelijk beeld

- Waar mogelijk aan weerszijden van het tracé groenstroken met bomen tussen de weg en het fietspad.
- Aan de noordzijde langs het gehele tracé een gracht met keermuur.
- Bomen in de berm dienen zodanig te worden geplaatst dat deze geen zichtbelemmering vormen bij de zijstraten.

Voetgangers

- Bij iedere kruising of aansluiting met een VRI komt een geregelde voetgangers oversteekplaats.
- Voetpaden van minimaal 3.00 meter aan beide zijden van de weg vlak naast het fietspad.
- Er dienen in de uitwerking verlaagde banden en geleide lijnen aangebracht te worden t.b.v. de mindervaliden.
- Elke voetgangersoversteek over de De Boelelaan dient geregeld te worden met een VRI.

Fietsers

- Elke fietsoversteek over de De Boelelaan dient geregeld te worden met een VRI.
- Aan weerskanten van de weg een één richting fietspad met een breedte van minimaal 3.00 meter.
- Het stukje tussen de Van Heenvlietlaan en de fietsoversteek nabij de Antonio Vivaldistraat aan de zuidzijde van de De Boelelaan wordt in twee richtingen uitgevoerd. Dit stukje fietspad krijgt een breedte van minimaal 3.50 meter en een as markering.
- Fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt.

Openbaar vervoer

- Ondanks dat er geen regulier openbaar vervoer plaats vindt in dit gedeelte zullen er wel incidenteel bussen komen te rijden tijdens omleidingsroutes en/of calamiteiten.

Auto

- Doorsteek nabij de Tommaso Albinonistraat half dicht (alleen rechtsaf uitrijdend verkeer vanaf de zijstraten).
- Tracé bestaat over de volledige lengte uit minimaal 2 x 2 rijstroken. Eén rijbaan met twee rijstroken heeft een breedte van 6.50 meter. De rijbanen worden gescheiden door een brede fysieke middenberm.
- Parkeerterrein aan de zuidzijde van de Boeelaan bij de Van Heenvlietlaan sluit niet meer aan op de Boeelaan.

5 Planning

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen de planning voor De Boelelaan Oost weergegeven.

De Nota van Uitgangspunten de De Boelelaan Oost is een vervolgproduct op het Projectbesluit De Boelelaan Oost, dat Zuidas heeft genomen in september 2014. Het project De Boelelaan Oost wordt gedeeltelijk gefinancierd vanuit het groot vervangingsonderhoudsbudget van Verkeer en Openbare Ruimte.

Om het vervangingsonderhoudsbudget voor de herprofilering van de De Boelelaan Oost beschikbaar te stellen dient conform de werkwijze Procesbeschrijving Hoofdnet Auto van V&OR een Nota van Uitgangspunten (NvU) en en daarna een Uitvoeringsbesluit (inclusief een aanvraag voor een uitvoeringskrediet) vastgesteld door het college van B&W. Over deze NvU De Boelelaan Oost die conform de daarvoor opgegeven V&OR kaders is opgesteld dient inspraak gehouden te worden.

De Nota van Uitgangspunten is op 17 maart 2015 voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. Zuidas zal de Nota van Uitgangspunten vervolgens aan het college van B&W voorleggen om vrij te geven voor inspraak. Het inspraaktraject wordt vóór de zomer van 2015 afgerond.

Parallel aan de bestuurlijke besluitvorming wordt gewerkt aan een verkeerskundig en stedenbouwkundig definitief ontwerp De Boelelaan Oost. Dit definitief ontwerp is volgens planning voor de zomer van 2015 gereed en is de onderlegger van het Uitvoeringsbesluit.

Met V&OR is afgesproken om uit oogpunt van de planning en efficiëncy de Nota van Uitgangspunten na de inspraak meteen uit te werken tot een Uitvoeringsbesluit De Boelelaan Oost en deze samen met het Definitief Ontwerp en bijbehorende kredietraming ter besluitvorming voor te leggen aan het college van B&W. Volgens de planning is dit mogelijk direct na het zomerreces van 2015. De herprofilering wordt gerealiseerd op grond van een uitgebreide Wabo-procedure. Een afwijkingsbesluit is volgens de planning eind 2015 onherroepelijk. Nadat het definitief ontwerp gereed is wordt in de zomer van 2015 gestart met het opstellen van een bestek en dit is eind 2015 gereed. Nadat het uitvoeringsbesluit is genomen, start een Europese openbare aanbestedingsprocedure. Volgens de planning is het project vóór de zomer van 2016 aan een aannemer gegund. In de zomer van 2016 start volgens de planning de uitvoering en De Boelelaan Oost, met een oplevering in het eerste kwartaal van 2018.

De belangrijkste mijlpalen zijn:

- | | |
|----------------------------------|------------------------------|
| • B&W-besluit Uitvoeringsbesluit | september 2015 |
| • Definitief ontwerp gereed | mei/juni 2015 |
| • Bestek gereed | december 2015 |
| • Aanbesteding/gunning gereed | juni 2016 |
| • Start uitvoering | juli 2016 |
| • Oplevering De Boelelaan Oost | 1 ^e kwartaal 2018 |

Geraadpleegde organisaties

De Nota van Uitgangspunten Boelelaan Oost is opgesteld door Ruimte en Duurzaamheid (DRO), Martijn de Wit, Rindert Lolkema, in opdracht van de Dienst Zuidas (Monique Soe-Agnie) en in overleg en met de volgende partijen:

Stadsdeel Zuid (René Riemersma)

V&OR (DIVV) (Wytse de Lange)

R&D (DRO), bijdrage Openbare ruimte en materialisatie (Martijn de Wit)

R&D (DRO), bijdrage capaciteitsberekeningen (Peter Bauer)

R&D (DRO), bijdrage ontwerpverkenning (Rindert Lolkema, Martijn de Wit)

Literatuur

Beeldkwaliteit Hoofdnet Auto in Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, Amsterdam, oktober 2002

Leidraad Centrale Verkeerscommissie Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Amsterdam, 8 november 2011

Beleidskader Hoofdnetten, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Amsterdam, mei 2005

PBI, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Mobiliteits Aanpak Amsterdam 2030. (13 juni 2013)

Bijlagen

- 1) Verkeerslichtentoetsen en capaciteitsstudies
- 2) Toetsing De Boelelaan / Tommaso Albinonistraat aan het aangepaste intensiteitscriterium van Slop

Zie volgende bladzijde

Notitie

Aan DIVV, afd. Beleid & Expertise, t.a.v. Stephan Suiker

Van Peter Bauer, DRO team ORV (VRO/verkeersregeltechnisch ontwerp)

Doorkiesnummer 020 - 255 1703

E-mail p.bauer@amsterdam.nl

Datum 1 december 2014

Onderwerp Capaciteitsonderzoek kruispunten Zuidas met de prognoses 2014 en 2024

Inleiding

In het kader van de verkeersstudie 2014 is door de dienst Zuidas gevraagd net als in 2012/2013 alle geregelde kruispunten en enkele geplande kruispunten regeltechnisch met nieuwe prognosecijfers van 2014 en 2024 te onderzoeken op hun robuustheid.

Uitgangspunten

Het onderzoek is voor 2014 gedaan met de huidige operationele VRI beheertekening van de kruispunten en voor 2024 gedaan aan de hand van de voorliggende DRO concept hoofdkaart Zuidas getekend door R.Lolkema, dd: 10-2014. De berekeningen zijn gemaakt op basis van de door DIVV geleverde prognoses van 2014 en 2024 van de betreffende kruispunten (resp. matrix ZA2014_corr en matrix ZA2024_corr dd: 16-10-2014). De 2-uurs avondspitsintensiteiten zijn conform de standaardberekening met een factor 0.58 omgezet naar pae/uur. Hiertoe is een rekenkundige analyse gehouden naar de regelbaarheid van de kruispunten op basis van een optimale starre verkeerslichtenregelingen met het rekenprogramma "COCON".

Randvoorwaarden regelbaarheid van een kruispunt

Een kruispunt wordt regelbaar geacht, als binnen de vigerende Amsterdamse verkeersregeltechnische randvoorwaarden alle verkeersmodaliteiten verwerkt kunnen worden. Deze randvoorwaarden zijn gebaseerd op het Handboek Verkeerslichten Amsterdam en op de kwaliteitsnormen van het Beleidskader Hoofdnetten en gaan uit van de nieuw vastgestelde gemiddelde wachttijden per vervoerwijze uit de concept Nota Verkeerslichten met op de nieuwe regelstrategie afgestemde streefwaarden.

Resultaat

Hieronder staat per kruispunt aangegeven of het geprognoseerde verkeer in 2024 zorgt voor een regelbaar kruispunt / kritisch kruispunt / onregelbaar kruispunt. Kruispunten zijn solitair bekeken, naastgelegen kruispunten kunnen regelbaarheid beïnvloeden. Een aantal zijn niet bekeken door het ontbreken van gegevens.

Op verzoek is tevens per kruispunt onderzocht of de prognoses 2014 door het huidige profiel kan worden verwerkt en het te verwachten resultaat is dat alle kruispunten het geprognosticeerde verkeersaanbod kan verwerken. In deze bijlage zijn alleen de kruisingen opgenomen welke van belang zijn voor de NVU De Boelelaan Oost.

Prognose 2014

- | | | |
|--------------------|-------------------------------|---------|
| 1. Beethovenstraat | – De Boelelaan | (kr686) |
| 80": | regelbaar | |
| 2. De Boelelaan | – Antonio Vivaldistraat | (kr644) |
| | kruispunt wordt niet geregeld | |
| 3. De Boelelaan | – Tommaso Albinonistraat | |
| | kruispunt wordt niet geregeld | |
| 4. De Boelelaan | – Europaboulevard | (kr643) |
| 90": | regelbaar | |
| 5. Europaboulevard | – Ringweg Zuid buitenring | (kr643) |
| 90": | regelbaar | |

Prognose 2024

- | | |
|--|--|
| 1. Beethovenstraat – De Boelelaan | (kr686) |
| 90": | kritisch met nieuw profiel (nader onderzoeken) |
| 2. De Boelelaan – Antonio Vivaldistraat | (kr644) |
| 100": | kritisch met nieuw profiel (nader onderzoeken) |
| 3. De Boelelaan – Tommaso Albinonistraat | |
| | getoetst: VRI niet noodzakelijk |
| 4. De Boelelaan – Europaboulevard | (kr643) |
| 90": | onregelbaar met huidig profiel (nader onderzoeken) |
| 5. Europaboulevard – Ringweg Zuid buitenring | (kr643) |
| 90": | onregelbaar met huidig profiel (nader onderzoeken) |

Uit de analyse kan worden opgemaakt dat een aantal kruispunten nader moeten worden bekeken. De verkeersbelasting neemt op het grootste gedeelte van de kruispunten flink toe. Ook zijn bij een aantal kruispunten veranderingen zichtbaar in de verkeersbewegingen. Dit kan consequenties hebben voor de benodigde/gewenste rijstrookindeling op het kruispunt.

Nader uit te zoeken kruispunten 2024

- 1: Beethovenstraat – De Boelelaan – van Leijenberghlaan (kr686)

Het concept profiel heeft op de Beethovenstraat (NZ) één rechtdoor/rechtsaf vak en twee linksaf vakken. De Boelelaan OZ heeft twee rechtsaf vakken en één rechtdoor linksaf vak. De van Leijenberghlaan heeft één rechtdoor/rechtsaf vak, één rechtdoor vak en één linksaf vak. De Boelelaan WZ heeft één rechtdoor/rechtsaf vak en één rechtdoor/linksaf vak.

Voor het kruispunt kan een verkeerslichtenregeling worden ontworpen, maar enkele rijrichtingen zijn maximaal verzadigd. Bovendien heeft één van de VOP's door de lange oversteeklengte een slechte koppeling, waardoor voetgangers niet in één keer de oversteek kunnen maken. Dit is de reden om het ontwerp af te keuren en naar een andere oplossing te zoeken. Als op de De Boelelaan OZ naast het rechtdoor/linksaf vak nog een rechtdoor vak wordt aangebracht, zodat er vier opstelvakken zijn, dan

kan het verkeersaanbod volgens prognose 2024 in een acceptabele cyclustijd van 80" worden verwerkt die voldoet aan de Amsterdamse randvoorwaarden.

2: De Boelelaan – Antonio Vivaldistraat – de Klencke west (kr644)

Dit is een nieuw geregeld kruispunt, waarvan het basisontwerp er als volgt uit ziet: *De Vivaldistraat (NZ) heeft één rechtsaf vak en één rechtdoor/linksaf vak. Op de De Boelelaan OZ heeft men één rechtsaf/rechtdoor vak, één rechtdoor vak en één linksaf vak. De Klencke west heeft een combinatievak voor alle richtingen. De Boelelaan WZ één rechtsaf/rechtdoor vak, één rechtdoor vak en één linksaf vak.*

Rondom het kruispunt liggen in één richting bereden fietsoversteekplaatsen (FOP). Met deze gegevens en de prognosecijfers 2024 is getracht een regeling te ontwerpen die voldoet aan de Amsterdamse randvoorwaarden. Resultaat van de berekening is dat een regeling van 100" kan worden ontworpen waarvan de drukste richtingen maximaal verzadigd zijn. Dit is de reden om het ontwerp af te keuren en naar een andere oplossing te zoeken. Oplossingen zijn onder andere de FOP aan de oostzijde te laten vervallen en aan de westzijde een in twee richting bereden FOP aan te leggen. Daarnaast moet het inrijden van De Klencke worden verboden, zodat vanaf De Klencke alleen uitrijdend verkeer komt. Hierdoor kan het linksaf vak op De Boelelaan OZ vervallen en kan een exclusief rechtsaf vak worden aangelegd wat de doorstroming op de Boelelaan en de veiligheid van de parallel rijdende fietsers ten goede komt. Het gewijzigde ontwerp is opnieuw doorgerekend met als resultaat dat het verkeersaanbod volgens prognose 2024 in een acceptabele cyclustijd van 80" worden verwerkt die voldoet aan de Amsterdamse randvoorwaarden. Voor de ochtendspits zijn de prognoses 2024 gespiegeld en uit de berekening komt dat het verkeersaanbod in een acceptabele cyclustijd van 72" kan worden verwerkt die voldoet aan de Amsterdamse randvoorwaarden.

4: Europaboulevard – De Boelelaan

5: Europaboulevard – op/afrit Ringweg A10 Zuid buitenring (kr643)

Voorliggend huidige profiel:

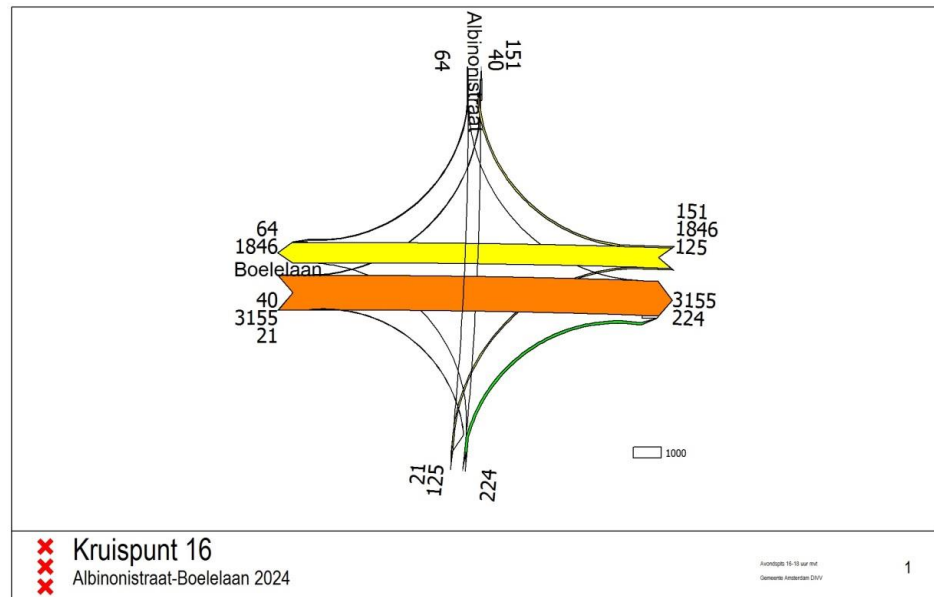
Europaboulevard NZ heeft twee rechtsaf vakken en drie rechtdoor vakken. De afrit Ringweg A10 heeft twee rechtsaf vakken, één rechtdoor vak richting De Boelelaan en één linksaf vak. Europaboulevard ZZ heeft twee rechtsaf vakken, twee rechtdoor vakken, één busbaan en één voorsorteervak richting De Boelelaan. De Boelelaan heeft twee rechtsaf vakken en twee linksaf vakken. De volgrichtingen op de Europaboulevard NZ zijn twee rechtdoor vakken en twee linksaf vakken richting oprit Ringweg A10. De volgrichtingen op de Europaboulevard ZZ zijn twee rechtdoor vakken en twee linksaf vakken richting De Boelelaan.

Voor het kruispunt kan geen verkeerslichtenregeling worden ontworpen, omdat enkele richtingen verzadigd of oververzadigd zijn. Om het regelbaar te maken moet onder andere de opstelcapaciteit van de rechtsaf vakken op de Boelelaan worden uitgebreid van twee naar drie vakken. Daarbij moet de volgrichting naar de oprit van Ringweg A10 en de oprit ook worden uitgebreid van twee naar drie vakken. Deze aanpassing is in de huidige situatie niet te realiseren en kan pas bij de aanleg van de parallelbaan van de A10 worden gerealiseerd. Het reserveren van een derde rijstrook moet in het nieuwe ontwerp Boelelaan oost wel worden meegenomen. Voor de ochtendspits zijn nog geen intensiteiten beschikbaar, maar het is niet uitgesloten dat meerdere profielaanpassingen noodzakelijk zijn.

Bijlage 2

Toetsing kruising De Boelelaan / Tomasso Albinonistraat aan het aangepast intensiteitscriterium van Slop

Op basis van de maatgevende spits intensiteiten is het kruispunt met het nieuwe profiel getoetst aan het aangepaste intensiteitscriterium van Slop.



Het kruispunt is drie-armig met op De Boelelaan westzijde twee rijstroken rechtdoor en een exclusief linksaf vak voor het autoverkeer naar de Albinonistraat. Vanaf De Klencke is een rechtsaf vak voor het autoverkeer naar de Europaboulevard. Linksaf autoverkeer is uitgesloten. Linksaf autoverkeer komende vanaf de Albinonistraat is uitgesloten. Autoverkeer komende vanaf de Europaboulevard kan via een exclusief linksaf vak naar De Klencke. De verkeersstroom is op grond van het profiel en de gegeven intensiteiten als volgt geëvalueerd: in de maatgevende avondspits is De Boelelaan richting Europaboulevard de hoofdrichting, de drukste zijrichting is De Klencke.

Invoergegevens:

type kruispunt:	3-armig
aantal drukste uren:	1
correctiefactor:	1.46
aantal rijstroken hoofdrichting:	3
aantal opstelstroken drukste zijrichting:	1
waarde van I1:	300
waarde van beta:	2.0
snelheid op de hoofdrichting:	50 km/u
uur int. hoofdrichting int. zijrichting alfa	
1 1830 130	1.91

Resultaat: delta= 1.31

Conclusie:

1.31<=1.33: verkeerslichten ongewenst