

Variantenstudie Groene entree Amsterdamseweg-noord

Inleiding

Door Burgerbelangen Amstelveen is op 7 november 2018 een motie ingediend waarin het College wordt opgeroepen om te onderzoeken (quick-scan) of op het gedeelte van de Amsterdamseweg tussen de (Nieuwe) Kalfjeslaan en de rotonde Keizer Karelweg /Amsterdamseweg een groene middenberm kan worden aangelegd conform het dwarsprofiel van de Keizer Karelweg. En zo ja, deze aan te leggen. Een scan van de motie is als bijlage 1 aan deze rapportage toegevoegd.

Belangrijkste doelstellingen zoals verwoord in de motie zijn:

- het wegbeeld en de inrichting van dit deel van de Amsterdamseweg beter aan laten sluiten bij dat van de Keizer Karelweg door realisatie van een groene middenberm;
- de verkeersveiligheid verbeteren door het beperken van de verhardingsbreedte;
- het verbeteren van de afwikkeling van het verkeer, vanuit en naar de naastgelegen buurt;
- de inrichting van de Amsterdamseweg beter aan laten sluiten op het beeld dat Amstelveen als stad wil en kan uitstralen.

Enkele jaren geleden is de aansluiting van de Amsterdamseweg en de Keizer Karelweg omgebouwd tot een rotonde. Daarbij is ook het wegvak tussen de rotonde en de Van Spaenstraat heringericht. Dit wegvak maakt dan ook geen deel uit van de scope van het onderzoek.

Dit deel van de Amsterdamseweg was al in beeld in het kader van het streven van de gemeente Amstelveen om (hoofd)fietsroutes te verbeteren teneinde het fietsen veiliger en comfortabeler te maken en daarmee het gebruik van de fiets als vervoermiddel te bevorderen. De hierboven beschreven ambities vullen elkaar aan.

In eerste instantie maakte het kruispunt met de Kalfjeslaan deel uit van het onderzoek. Onderwerp van de deelstudie was vast te stellen of realisatie van een rotonde ter vervanging van de huidige verkeersregelininstallatie haalbaar was. Het kruispunt ligt voor een groot deel (ongeveer 80%) op grondgebied van de gemeente Amsterdam. Desgevraagd heeft de gemeente Amsterdam laten weten dat de verkeersregelininstallatie recent is vervangen en men geen interesse heeft om mee te werken aan realisatie van een rotonde. De mogelijkheden voor aanleg van een rotonde zijn na deze uitspraak niet verder onderzocht.

Historie van het onderzoek

Op 19 februari 2019 heeft het College in reactie op de motie een brief aan de Raad gestuurd waarin wordt toegezegd een onderzoek naar de groene middenberm uit te voeren. In het voorjaar van 2020 is het onderzoek gestart. Tijdens de inventarisatiefase werd door de betrokken landschapsarchitect geopperd dat een alternatief dwarsprofiel, met groene zijbermen in plaats van een groene middenberm, mogelijk betere perspectieven biedt voor het behalen van de doelstellingen. Het onderzoek naar de groene middenberm is daarom uitgebreid tot een variantenstudie. Om de gemeenteraad een eenduidig advies te kunnen geven, waren diverse onderzoeken noodzakelijk. Voorbereiding, uitvoering, uitwerking en interpretatie van onderzoeken heeft veel tijd gekost. Verder heeft door ongeplande wisselingen in het projectmanagement het onderzoek tussendoor enkele keren maanden lang stil gelegen. Na vragen vanuit de raad in de herfst van 2022 is het onderzoek herstart. Het resultaat van de daarop volgende inzet leest u in deze rapportage.

Inventarisatie van de bestaande situatie

Algemeen

De Amsterdamseweg is tussen de Van Spaenstraat en de Amstelveenseweg een 50 km/uur-weg binnen de bebouwde kom. Deze functioneert als een belangrijke verbindingsweg tussen

Amstelveen en Amsterdam en is een belangrijke ontsluiting voor het verkeer van en naar de sportvelden (o.a. THC Hurley, Pinoké, Wagener Stadion). Daarnaast ontsluit de Amsterdamseweg de wijk Randwijck.

Langs dit deel van de Amsterdamseweg is een mix te zien van winkels en woningen. Er ligt een vrijliggend éénrichtingsfietspad en een vrijliggend voetpad aan beide zijden van de weg. Aansluitend op de rijbaan ligt aan weerszijden een langspaarkeerstrook. Er geldt betaald parkeren van maandag tot en met vrijdag tussen 9.00 en 18.00.

De Amsterdamseweg is een belangrijke OV-verbinding (R-net) tussen Amstelveen en Amsterdam.

Het wegbeeld van de Amsterdamseweg wordt gedomineerd door grote platanen aan weerszijden van de rijbaan, in de smalle tussenberm tussen de parkeerstrook en de fietspaden.

Om het verkeer enigszins te geleiden zijn op het asfalt kantstrepen aangebracht. De aldus gecreëerde middenberm wordt gebruikt door verkeer bij een afslaan beweging de wijk in en uit, en naar de inritten aan de overzijde van de weg. Ook kan men via de middenruimte gefaseerd oversteken met de fiets en te voet.

Maatvoering en verdeling van het dwarsprofiel

Het profiel over de gehele lengte van de weg tot aan het kruispunt met de Amstelveenseweg is:

- Trottoir variërend tussen de 1.50 en de 1.80m (grijze betontegels)
- Fietspad in één richting variërend tussen de 2.10 en de 2.40m (rode betontegels met deels vervaagde kleur)
- Uitstapstrook parkeren variërend tussen de 0.60 en 0.90m (grijze betontegels)
- Parkeerstrook 2.20m (betonstraatstenen)
- Rijstrook 5.00m (asfalt)
- Verharde middenberm 2.50m (asfalt op niveau rijbaan)
- Rijstrook 5.00m (asfalt)
- Parkeerstrook 1.80m (betonstraatstenen)
- Uitstapstrook variërend tussen de 0.60 en de 1.20m (grijze betontegels)
- Fietspad in één richting variërend tussen de 2.10 en de 2.40m (rode betontegels met deels vervaagde kleur)
- Trottoir variërend tussen de 1.50 en 2.10m; rondom de winkels ligt de kadastrale grens in sommige gevallen tot aan de gevel en is het trottoir 3.90m (grijze betontegels)

Nabij de Kalfjeslaan is een lange linksaf opstelstrook op de verharding aangegeven. Deze is, zeker bij evenementen in het sportpark, hard nodig en kan bij behoud van de verkeerslichten niet worden ingekort.

Intensiteiten en snelheden rijbaan + intensiteit fiets:

Het verkeer is gemeten ter hoogte van de Randwijcklaan op de Amsterdamseweg in mei en juni 2019 in beide richtingen.

De volgende intensiteiten en snelheden gemeten richting Amstelveen:

- Totaal aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag ligt op ca 7600 motorvoertuigen;
- De v85 op een gemiddelde werkdag ligt op 52,6 km/uur (85 procent van het verkeer rijdt langzamer dan 52,6 km/uur).

De volgende intensiteiten en snelheden gemeten richting Amsterdam:

- Totaal aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag ligt op ca 7200 motorvoertuigen;

- De v85 op een gemiddelde werkdag ligt op 52,9 km/uur (85 procent van het verkeer rijdt niet harder dan 52,9 km/uur).

Zowel in de richting van Amsterdam als Amstelveen in liggen de intensiteiten dus relatief hoog. Er is geen duidelijk verschil te zien in de spits, voor wat betreft doorgaand verkeer van noord naar zuid en v.v.. Over de gehele dag blijft de Amsterdamseweg een belangrijke schakel voor verkeer van en naar Amsterdam. In november 2023 was de gemiddelde werkdagintensiteit 14.500 motorvoertuigen per etmaal (VRI-telling), vergelijkbaar dus met 2019.

Fietstellingen Amsterdamseweg:

Amsterdamseweg richting Amsterdam, oktober 2018:

- De drukste momenten zijn de doordeweekse dagen in de ochtend tussen 8.00 en 9.00 en in de middag tussen 17.00 en 18.00. Het gaat hier dus om een duidelijke ochtend- en avondspits voor fietsers, waar met name de ochtendspits goed waarneembaar is. Totale intensiteiten tussen 7.00 en 19.00 schommelen rond de 2400 per dag.
- In de weekenden zijn geen duidelijke pieken aan te wijzen. Vanaf 9.00 neemt de drukte toe en na 20.00 neemt dit weer geleidelijk aan af. Op de zaterdagen ligt het aantal fietsers tussen 7.00 en 19.00 op circa 1750 en op de zondag is dit circa 1300.

Amsterdamseweg richting Amstelveen, oktober 2018:

- De drukste momenten zijn de doordeweekse dagen in de ochtend tussen 8.00 en 9.00 en in de middag tussen 17.00 en 18.00. Het gaat hier dus om een duidelijke ochtend- en avondspits voor fietser, waar met name de ochtendspits goed waarneembaar is. Totale intensiteiten tussen 7.00 en 19.00 schommelen rond de 2300 per dag.
- In de weekenden zijn geen duidelijke pieken aan te wijzen. Vanaf 9.00 neemt de drukte toe en na 20.00 neemt dit weer geleidelijk aan af. Op de zaterdagen ligt het aantal fietsers tussen 7.00 en 19.00 op circa 1650 en op de zondag is dit circa 1300.

Verkeersveiligheid

Uit VIAstat zijn de ongevalsgegevens van het wegvak naar boven gehaald in de periode van 2016 tot nu. In de beschikbare data staan niet alle ongevallen vermeld, omdat niet alle ongevallen worden geregistreerd. Dit kan voorkomen wanneer er bijvoorbeeld alleen sprake is van blikshade en mensen het onderling oplossen.

Over het gehele traject zijn in de periode tussen 2016 en nu in totaal 22 ongevallen geregistreerd, waarvan 6 ongevallen met letsel. Bij de overige ongevallen was uitsluitend sprake van materiële schade.

De ongevallen gebeurden verdeeld over het gehele wegvak. Relatief veel ongevallen vinden plaats tussen langzaam verkeer onderling ((snor)fietsers en voetgangers). Er zijn geen duidelijke oorzaken en/of knelpunten aan te wijzen.

Parkeerdruk

Langs het tracé bevinden zich winkels en woningen. De parkeerplaatsen langs de Amsterdamseweg worden overdag mede gebruikt door klanten van de winkels. In de avond en nacht worden de parkeerplaatsen voornamelijk gebruikt door aanwonenden. Een deel van de woningen heeft de mogelijkheid om de auto te parkeren op het eigen perceel, een deel van de woningen heeft deze mogelijkheid niet.

De gemeente Amstelveen laat regelmatig parkeerdrukmetingen uitvoeren. Om een compleet beeld te krijgen, wordt op verschillende tijdstippen gemeten. Het algemene beeld is dat de parkeerdruk sinds de invoering van het betaald parkeren op de diverse tijdstippen onder de 85% blijft en dat er dus geen sprake is van een parkeerprobleem.

Cultuurhistorie en landschap

De Amsterdamseweg in Amstelveen is onderdeel van een eeuwenoude route van Amsterdam naar Leiden. Een groot deel van die route is in Amsterdam en Amstelveen nog herkenbaar. Een belangrijk kenmerk is sinds lange tijd de begeleiding van de route met platanen. Het duidelijkste deel van de route is de Amstelveenseweg vanaf de VU, via de Amsterdamseweg in Amstelveen tot aan het Oude Dorp in Amstelveen. De herkenbaarheid van die route wordt bepaald door een gelijkvormig wegprofiel en de begeleiding door platanen in Amstelveen en Amsterdam.

Ter hoogte van de voormalige incassobank zat vroeger een haakse bocht in de Amsterdamseweg. Daar sluit sinds de ontwikkeling van Amstelveen tot een woongemeente de Keizer Karelweg aan. De haakse bocht is daarbij vervangen door een T-kruising, die inmiddels is vormgegeven als rotonde. De Keizer Karelweg is geen historische weg zoals de Amsterdamseweg en heeft een eigen en afwijkend profiel gekregen. Voor de Keizer Karelweg zijn de middenberm en de rijen Italiaanse populieren kenmerkend. Dit komt duidelijk tot uiting in de landschappelijke analyse die in december 2022 door een landschapsontwerper is uitgevoerd. Zie bijlage 2 (document van Henri). Om historische redenen is het belangrijk om het verschil in wegprofiel tussen de twee wegen in stand te houden. De aanleg van een middenberm in de Amsterdamseweg vanaf de Keizer Karelweg tot aan de Kalfjeslaan zou de herkenbaarheid van de historische route verminderen.

Bomen/groen

De platanen langs de Amsterdamseweg staan rondom in de verharding. De verharding in de parkeerstroken en ook in het fietspad wordt ernstig opgedrukt door de wortels van de platanen. Dit probleem speelt op de gehele route naar het Oude Dorp.

Varianten

Op basis van eisen, wensen en de lokale randvoorwaarden zijn twee varianten voor het vergroenen van de Amsterdamseweg mogelijk:

1. Realiseren van een groene middenberm door het verwijderen van een strook asfalt rond de wegas (zoals bedacht in de motie);
2. Realiseren van groene zijbermen door het verwijderen van een strook asfalt aan de kanten van de rijbaan.

Ontwerpuitgangspunten

In beide varianten blijven de bestaande bomenrijen gehandhaafd. In beide varianten wordt meegenomen dat de hoofdfietsroute langs de Amsterdamseweg wordt geoptimaliseerd (o.a. breedte, doorstroming, comfort, veiligheid) en fietsverkeer zodoende beter wordt gefaciliteerd.

Naast deze specifieke uitgangspunten zijn de algemeen geldende uitgangspunten vanuit de verkeerstechniek van toepassing. Deze uitgangspunten zijn onder meer vastgelegd in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Amstelveen en in diverse CROW-publicaties.

Presentatie varianten

Op basis van de hiervoor beschreven onderzoeken, inventarisatie en afwegingen heeft een verkeerstechnisch ontwerper van de gemeente Amstelveen schetsontwerpen van beide varianten opgesteld. Zie bijlage 3 en 4 van dit rapport. Ter verduidelijking is door een landschapsontwerper van beide varianten een visualisatie van het wegbeeld vervaardigd. Beide beelden zijn hieronder weergegeven.



Variant 1. Amsterdamseweg met groene middenberm



Variant 2. Amsterdamseweg met groene zijbermen

Beknorte beschrijving van de varianten

Amsterdamseweg met groene middenberm

Het is mogelijk om op delen van het tracé een groene middenberm aan te leggen van 4 meter breed. De rijbanen zijn hier teruggebracht naar elk 3.50m breed, waarmee het profiel voldoet aan de richtlijnen van het CROW. Het fietspad is aan beide zijdes geoptimaliseerd en waar mogelijk verbreed, waardoor het fietspad aan beide zijdes circa 2.40 meter breed wordt. Vanwege de boomwortels wordt gekozen voor fietspaden met een betonverharding. Over het gehele tracé kan het fietspad recht worden getrokken. Daarnaast voldoet het trottoir aan de minimale eis van 1.50 meter over het gehele tracé. De bomen langs het tracé kunnen iets meer ruimte krijgen, maar dit gaat ten koste van parkeervakken. De parkeerstrook is over het gehele tracé 2,5 meter breed om mensen langs een drukke doorgaande route meer ruimte te geven om in te parkeren en veilig in en uit te stappen. Ter hoogte van zijstraten dient de groene middenberm onderbroken te worden. Op

deze plekken hebben fietsers en voetgangers de mogelijkheid om de weg veilig over te steken. In dit ontwerp is ervoor gekozen geen doorsteken door de middenberm te maken voor de het gros van de inritten. Deze inritten zijn alleen rechtsaf-in en rechtsaf-uit te bereiken en te verlaten. Bewoners die vanaf de tegenovergestelde richting hun perceel naderen, moeten bij de volgende zijstraat keren. Langere voertuigen kunnen deze keerbeweging niet of alleen met steken maken. Dat is negatief voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Als de inritten wel direct bereikt zouden moeten worden zonder keren, dan blijft er nauwelijks ruimte over voor een middenberm.

De Amsterdamseweg kent, vanwege de winkels, bedrijven en horecagelegenheden langs het noordelijke deel van de weg veel laad- en losbewegingen. Daarbij komt het regelmatig voor dat dit laad- en losverkeer de rijstrook blokkeert, ondanks de aanwezige laad- en losvoorzieningen. Bij de variant met een groene middenberm is er voor het overige verkeer geen mogelijkheid meer om laad- en losverkeer te passeren, hetgeen tot behoorlijke vertragingen kan leiden en eveneens nadelig is voor de aanrijtijden en betrouwbaarheid van de nood- en hulpdiensten. De aansluiting van de Amsterdamseweg op het kruispunt bij de Kalfjeslaan vraagt om een lange rijstrook voor linksafverkeer dat het Amsterdamse Bos in gaat. Over die lengte is een groene middenberm niet mogelijk, tenzij daar de parkeerplaatsen worden geschrapt. In het midden zijn verkeersgeleiders nodig en misschien is het mogelijk om die deels wel groen in te richten. Daarmee zou de entree van de gemeente een groen accent kunnen krijgen. Uit de uitwerking en overleg met de beheerders moet blijken of de ruimte voor groen voldoende is.

Amsterdamseweg met groene zijbermen

Het optimaliseren van de huidige inrichting, betekent dat er meer ruimte zal komen voor de bestaande bomenrij langs het tracé. Hiermee kan tegemoet worden gekomen aan het vergroenen van de bestaande entree én aan het versterken van het oorspronkelijke cultuurhistorische profiel van de weg. Er wordt in deze variant rekening gehouden met een minimale rijbaanbreedte van 3,5 meter. De parkeervakken zijn ingetekend met een breedte van 2.50 meter om de ruimte te bieden in te parkeren langs een drukke doorgaande route. Bij zijstraten waar het verkeer de wijk in- en uitgaat zijn middengeleiders gecreëerd. Dit geeft tevens de mogelijkheid voor fietsers en voetgangers de Amsterdamseweg op een veilige locatie over te steken. Ter plaatse zijn de zijbermen dan smaller. Het fietspad is aan beide zijdes geoptimaliseerd en waar mogelijk verbreed, waardoor het fietspad aan beide zijdes 2.40 meter breed wordt. Over het gehele tracé kan het fietspad in dit geval recht worden getrokken. Daarnaast voldoet het trottoir aan de minimale eis van 1.50 meter over het gehele tracé. Deze variant biedt verkeer de mogelijkheid om stilstaand (laad- en los)verkeer via de andere rijstrook te passeren. Daarnaast past dit profiel in het historische profiel van de Amsterdamseweg/Amstelveenseweg en blijft deze historische verkeersader een uniforme, herkenbare inrichting behouden. Doordat de bestaande bomen meer onverharde ruimte om zich heen kunnen krijgen, wordt de kans op wortelopdruk minder.

Afweging varianten

Variant groene middenberm

Bij deze variant is er voor het overige verkeer geen mogelijkheid meer om laad- en losverkeer te passeren, hetgeen tot behoorlijke vertragingen kan leiden. Daarnaast kan een groene middenberm van invloed zijn op de aanrijdtijd van nood- en hulpdiensten. In geval van een noodgeval, waarbij automobilisten zoveel mogelijk naar de kant zullen gaan, dienen de nood- en hulpdiensten deels door de groene middenberm te rijden. Dit is nadelig voor de nood- en hulpdiensten en is ook van invloed op de invulling van de groene middenberm. Een groene middenberm heeft tevens invloed op het parkeren van bezoekers en aanwonenden. Doordat de groene middenberm alleen onderbroken wordt op plekken waar een in/uitrit de wijk in is, zal een parkeerplaats aan de overzijde van de weg op eigen terrein niet altijd goed bereikt kunnen worden. De variant voldoet wel aan de wens die geuit is in de motie om een groene middenberm te realiseren en zodoende een groene entree voor de gemeente te realiseren. Dit gaat echter ten koste van de bestaande

cultuurhistorische bomenrij, die daardoor minder ruimte kan krijgen en voor problemen zoals wortelopdruk kan blijven zorgen. In deze variant wordt ongeveer 1700 m2 groen gerealiseerd.

Variant groene zijbermen

Met het versmallen van de huidige inrichting van de weg, door de middenberm over het gehele tracé te minimaliseren tot de plekken waar zijwegen aansluiten, zal de aanrijdtijd voor nood- en hulpdiensten iets verslechteren. En zal het moeilijker worden om stilstaand (laad-en los)verkeer te passeren. Het blijft met een dergelijke inrichting echter wel nog steeds mogelijk, zeker in geval van nood. Door de ruimte die vrijkomt te gebruiken om de bestaande bomenrij meer ruimte (en betere groeiplaatsomstandigheden) te geven en daarmee groene zijbermen te creëren, wordt voldaan aan de wens om de Amsterdamseweg een groene uitstraling te geven en daarmee te kunnen fungeren als groene entree van de gemeente. Daarnaast behoudt de weg hiermee een profiel dat recht doet aan de historische weg en blijft de Amsterdamseweg-Amstelveenseweg over de gehele lengte een vergelijkbare uitstraling houden die past in de cultuurhistorische context. In deze variant wordt ongeveer 2100 m2 groen gerealiseerd.

Financieel

Op basis van de in de tekeningen weergegeven ontwerpen is door een extern bureau voor beide varianten een raming opgesteld. In de ramingen zijn de resultaten van de onderzoeken en ontwerpwerkzaamheden verwerkt. De gehanteerde uitgangspunten zijn als volgt:

- Verhardingen in trottoirs, parkeervakken en uitritconstructies worden volledig hergebruikt;
- De fundering van vervallen asfaltverhardingen t.b.v. van groen wordt volledig verwijderd en vervangen door geschikte grond;
- Laagdiktes asfalt: fundering 250mm puin, totale asfaltlaag 160mm, deklaag 35mm;
- Kantopsluitingen, met uitzondering van inritbanden, worden niet hergebruikt;
- Kolken worden verwijderd en afgevoerd en hetzelfde aantal wordt nieuw geleverd en aangebracht;
- Voor het nieuwe fietspad wordt een betonverharding toegepast.

De conclusie van de kostenramingen is dat de verwachte kosten voor beide varianten niet significant verschillen. Voor de groene entree van dit tracé is budget gereserveerd vanuit het Fonds Groen, water en recreatie. Voor kwaliteitsverbetering van het hoofdfietsnetwerk is meerjarig budget beschikbaar gesteld door de raad. Daarnaast verwachten wij dat de Vervoerregio een financiële bijdrage zal willen verlenen voor de kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk. Financiële afwikkeling en programmering van het project vindt na akkoord van B&W plaats via het MPP Buitenruimte en wordt bij actualisatie van het MPP verwerkt, gelijktijdig met de Perspectiefnota 2025. De daadwerkelijke kostenprognose wordt bij verdere uitwerking van het project concreter naarmate de werkvoorbereiding vordert en actualisatie en verantwoording van het budget vindt dan plaats op de vaste P&C-momenten.

Samenvatting en advies

In deze notitie is uitwerking gegeven aan de motie van Burgerbelangen Amstelveen van 7 november 2018 inzake de haalbaarheid en nut en noodzaak van de realisatie van een groene middenberm in de Amsterdamseweg tussen de gemeentegrens/Kalfjeslaan en de rotonde op de aansluiting Amsterdamseweg-Keizer Karellaan. Deze motie staat bekend onder de naam "Een groene en veilige Amsterdamseweg". Tijdens de inventarisatiefase bleek dat voor het vergroenen en veiliger maken van de Amsterdamseweg een alternatief voorhanden is in de vorm van groene zijbermen. Daarom is de quick scan naar de groene middenberm uitgebreid tot een variantenafweging en advies voor twee varianten: een groene middenberm en groene zijbermen.

Om verkeerskundige, groentechnische, verhardingstechnische en cultuurhistorische redenen verdient de variant met groene zijbermen de voorkeur. In deze variant wordt bovendien een grotere groenoppervlakte gerealiseerd. In beide varianten wordt daarnaast verbetering van het hoofdfietsnet bereikt en de varianten zijn ongeveer even duur.