



**Gemeente  
Amsterdam**

Bezoekadres  
Strawinskylaan 59  
1077 XW Amsterdam

Postbus 79092  
1070 NC Amsterdam  
Telefoon 020 575 2111  
[www.zuidas.nl](http://www.zuidas.nl)

Retouradres: Postbus 79092, 1070 NC Amsterdam

Stadsregio Amsterdam  
Portefeuillehouder Litjens  
Jodenbreestraat 25  
1011 NH AMSTERDAM

Datum 4 november 2015  
Ons kenmerk 20151012 lc/FL  
Behandeld door Finn van Leeuwen, Zuidas, [fln@zuidas.nl](mailto:fln@zuidas.nl)  
Onderwerp Doorstroming Amstelveenlijn op kruising Buitenveldertselaan / Boelelaan  
Bijlage Kaartje beschreven projectgebied

Geachte heer Litjens,

De Stadsregio Amsterdam heeft de ambitie om de bestaande metrolijn 51 om te bouwen tot een Hoogwaardige Tramverbinding (HTV); het zogenaamde project Ombouw Amstelveenlijn (OAL). De kruising van de Boelelaan en de Buitenveldertselaan is onderdeel van het grootstedelijk gebied Zuidas en vormt in het tracé van de HTV een belangrijke schakel tussen Station Zuid en Westwijk in Amstelveen. Gezien het belang van een goede doorstroming van de HTV heeft de Stadsregio aan de Gemeente Amsterdam gevraagd om zekerheid te bieden dat de HTV met minimale verliestijden (ongehinderd) dit tracédeel kan passeren. Middels deze brief geven wij u inzicht in de mogelijkheden om dat doel te bewerkstelligen.

#### Onderzoeksresultaten

De Gemeente Amsterdam heeft de afgelopen maanden onderzoek gedaan naar de regelbaarheid van de kruising in de toekomst, in relatie tot de prioriteit voor de HTV. Dit onderzoek is gebaseerd op verkeersprognoses voor toekomstjaar 2030 (met als uitgangspunt een volledig ontwikkelde Zuidas) en uitgevoerd met verkeersmodel VMA. Op basis van deze cijfers is de regelbaarheid van de kruising getoetst aan de Amsterdamse normen, zoals vastgelegd in het Handboek Verkeerslichten. Uitgangspunt van het onderzoek is dat de HTV en tram 5, net als in de huidige situatie, absolute prioriteit krijgen op de kruising. In andere woorden: zodra een HTV zich 'inmeldt' bij of voor de kruising, krijgt deze groen van de verkeersregelinstallatie. Concreet betekent dit twee groenrealisaties voor de HTV en tram 5 per cyclus, hetgeen meer dan genoeg ruimte biedt voor de voorziene frequentie van beide lijnen.

Op basis van de voor 2030 voorspelde verkeersintensiteiten en de Amsterdamse normen, en uitgaande van absolute prioriteit voor de HTV en tram 5 is de kruising in 2030 regelbaar, mits we bepaalde maatregelen nemen. De volgende maatregelen zorgen er volgens deze prognoses voor dat de kruising als geheel regelbaar blijft en de HTV ongehinderd door kan rijden.

- Door de aanleg van een zogenaamde 'diagonaal' voor langzaam verkeer tussen Station Zuid en de (nieuwe) collegezalencentplexen van de VU wordt langzaam verkeer een aantrekkelijke alternatieve route geboden tussen beide bestemmingen. Er is dus minder noodzaak voor voetgangers om de drukke kruising in kwestie over te steken.
- Hierdoor ontstaat ruimte om de maatgevende voetgangersoversteek aan de noordzijde te verwijderen of ondergronds te brengen. Dit laatste is kostbaar en vanuit de bereikbaarheid niet nodig; de kruising blijft volledig oversteekbaar via de andere takken (oost, west en zuid). Mocht toch voor een voetgangerstunnel worden gekozen dan zullen eventuele benodigde buitendienststellingen worden afgestemd met de buitendienststellingen voor Zuidasdok en het project OAL.
- Het openbaar vervoer (bus en tram) op de west-noord relatie (tussen het VUmc en Station Zuid) kan meerijden met het autoverkeer op dezelfde relatie. Hierdoor verdwijnt een extra conflict in de regeling. Door wel een vrijliggende OV-baan in stand te houden hoeft dit nauwelijks tot extra verliestijd te leiden.
- De bussen op de noord-west relatie (omgekeerde richting) komend vanaf Station Zuid kunnen op de Parnassusweg met het overige verkeer meerijden, om zodoende de HTV niet te blokkeren op de kruising.

Zuidas gebruikt tweemaaljaarlijkse verkeersonderzoeken om de bereikbaarheid van het gebied voor alle modaliteiten te monitoren, en tijdig passende maatregelen te nemen indien noodzakelijk. Bovenstaande maatregelen zullen aan de hand van het Verkeersonderzoek Zuidas verder worden uitgewerkt en in tijd geplaatst. De maatregelen zullen, na overeenstemming met de Stadsregio, door Amsterdam worden uitgevoerd.

We zien in de resultaten van het onderzoek voordelen van een volledige uitvoering (ook in oost-westrichting oversteekbaar) van de even verderop gelegen kruising Mahlerlaan / Buitenveldertselaan, die veel autoverkeer afvangt van de zwaarbelaste kruising Buitenveldertselaan / Boelelaan. De zwaarste stroom op die laatste kruising is de noord-zuidstroom van auto's, die voordeel hebben van de prioriteit voor de HTV (gelijktijdig groen). Het is mogelijk de beide kruisingen in serie te schakelen, waardoor de HTV ongestoord beiden kan passeren. De kruising tussen Parnassusweg en Schönberglaan is eerder door Zuidasdok onderzocht en zal mogelijk in de toekomst ook gekoppeld kunnen worden. De precieze uitwerking hiervan zal in het kader van het algemene Verkeersonderzoek Zuidas, dat in het voorjaar van 2016 gereed is, nader worden bekeken.

#### **Mogelijke aanvullende maatregelen**

Aangezien verkeerscijfers altijd een prognose zijn, die onzekerder wordt naarmate een verder weg gelegen toekomstjaar wordt bestudeerd, is daarnaast een hardheidsanalyse uitgevoerd. Doel hiervan is om een reeks aan maatregelen te inventariseren die de doorstroming op de kruising verder kunnen verbeteren, indien dit (in tegenstelling tot de huidige prognoses) noodzakelijk blijkt te zijn. De mogelijkheid van een kruising waarbij het OV ongelijkvloers wordt uitgevoerd stuit op praktische en ruimtelijke bezwaren, waardoor deze als te kostbaar en onaantrekkelijk wordt beschouwd.



Desalniettemin zijn er, indien noodzakelijk, voldoende maatregelen aanwezig om ook bij een gelijkvloerse kruising en met behoud van de stedenbouwkundige kwaliteit de doorstroming te verbeteren. Het zijn maatregelen die Amsterdam en de Stadsregio in gezamenlijkheid kunnen nemen.

De verbindingen die de grootste beperking opleveren voor de doorstroming op de kruising zijn de voetgangersoversteek ten zuiden van de kruising en de in de toekomst door te trekken tram 16 (of 24) vanaf de huidige halte ten noorden van de VU naar Station Zuid. Voor beide conflicten zijn maatregelen geïnventariseerd. Op hoofdlijnen zijn de volgende maatregelen (met ieder voor zich een oplossend vermogen) als kansrijk bestempeld.

- Indien er in het kader van het project OAL toe wordt besloten de haltes van de HTV en tram 5 bij de VU naar het zuiden te verplaatsen, zou de voetgangersoversteek wellicht ook naar het zuiden kunnen worden verschoven. Dit heeft een gunstig effect op de kruising.
- Indien tram 16 (of 24) niet via de kruising Buitenveldertselaan / Boelelaan rijdt, maar via een ander tracé naar Station Zuid wordt doorgetrokken of een ander eindpunt krijgt (i.c.m. een eventueel vertramde bus 15 die Station Zuid aandoet) ontstaat een betere doorstroming op de kruising door het verdwijnen van wissels met een bijbehorende hogere rijsnelheid.
- Er kunnen in de verdere toekomst netwerkaanpassingen aan het OV worden doorgevoerd, die een gunstig effect op de doorstroming van de kruising en het OV hebben. Het op termijn mogelijk verder doortrekken van de HTV tot aan Uithoorn zorgt voor minder bussen, en de bestaande bussen vanuit Amstelveen kunnen (deels) eerder afbuigen naar de Buitenveldertselaan om zo beter mee te kunnen rijden met de dominante verkeersstromen.

### **Concluderend**

Gezien de voorlopige resultaten van het onderzoek zien wij geen aanleiding om aan te nemen dat de HTV en tram 5 niet met vergelijkbare verliestijden als in de huidige situatie (absolute prioriteit op de kruising) het tracédeel in Zuidas te laten passeren, mits bepaalde maatregelen worden genomen (zoals genoemd onder het kopje onderzoeksresultaten). Indien het verkeersbeeld in de verdere toekomst wijzigt ten opzichte van de huidige inzichten zien wij als Amsterdam (in overleg met de Stadsregio) voldoende mogelijke maatregelen om de doorstroming verder te verbeteren en op peil te houden. Als Gemeente Amsterdam zullen we in dat geval, binnen het redelijke en in overleg met de Stadsregio, van onze zijde alsnog maatregelen zoeken om de doorstroming van de HTV op peil te houden.

Bovenstaande beknopte analyse van mogelijke 'robuustheidsmaatregelen' wordt meegenomen in verschillende scenario's bij het Verkeersonderzoek Zuidas, dat zoals gezegd naar verwachting in het voorjaar van 2016 gereed is.

Hoogachtend,

College van Burgemeester en Wethouders,  
Gemeente Amsterdam



Mr. E. E. van der Laan  
Burgemeester



Mr. A.H.P. van Gils  
Gemeentesecretaris