Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Memo

Verbeteren Verkeersveiligheid oversteken Karspeldreef

Aan	Portefeuillehouder Tanja Jadnanansing, Stadsdeel Zuidoost
Van	An-Jes Oudshoorn, ambtelijk opdrachtgever, V&OR
Datum	2 maart 2026
Onderwerp	Tijdelijke Inrichting Karspeldreef ten baten van de verkeersveiligheid oversteken

Achtergrond en aanleiding
Op verzoek van de politie en het stadsdeel is onderzocht hoe de fiets- en voetgangersoversteek van het Spoorparkpad over de Karspeldreef verkeersveiliger gemaakt kan worden. Daaraan gekoppeld is het verzoek om - in samenwerking met de Gebiedsontwikkeling Amstel III - een tweede voetgangersoversteek te realiseren ter hoogte van de Hullenbergdreef.

De roep vanuit de buurt om een veilige oversteek bij de Hullenbergweg richting het stadsdeelbestuur van Zuidoost wordt steeds luider. Tijdens een buurtschouw is de oversteek als onveilig genoemd, vooral doordat auto's te hard rijden. Recent zijn deze zorgen door de buurtbewoners van de Karsp (een woongebouw langs de Karspeldreef) ook geuit bij wethouder Van der Horst. Het verkeersveilig maken van deze oversteken heeft voor het stadsdeelbestuur een zeer hoge urgentie.

Voorgestelde maatregel
Het streven van het project is om zo snel mogelijk verbetering te realiseren op deze twee oversteken, zodat Amsterdammers lopend en fietsend veiliger kunnen oversteken. Het ontwerp bestaat uit de volgende aanpassingen:

- Fysiek versmallen van de rijbaan richting Holterbergweg ter hoogte van de langzaam verkeersoversteek;
- Versmallen van de rijbaan richting Holterbergweg door middel van (geleide)barriers die snel verwijderbaar zijn ten behoeve van extra wegcapaciteit bij geplande omleidingen e.d.;
- Het afsluiten van de linksaf stroken bij het kruispunt met de Hullenbergweg/Hogehilweg;
- Het realiseren van een oversteekplaats voor voetgangers aan de oostzijde van het kruispunt met de Hullenbergweg/Hogehilweg (voorzien van kanalisatiestrepen);
- Het aanleggen van twee verkeersdrempels (sinusvormig 50 km/u), een voor de tweede oversteek ter hoogte van de Hullenbergweg en een voor de langzaam verkeersoversteken in het Spoorparkpad;

- Het aanleggen van drempels in het fietspad aan beide zijden van de langzaam verkeersoversteken om de snelheid van de fietsers die vanaf de hoger gelegen delen van het Spoorparkpad met enige vaart de oversteken naderen te doen matigen.

Het voorliggende ontwerp heeft het karakter van een tijdelijke inrichting die in stand gehouden wordt tot tenminste 2029 en verwijderbaar is, indien werkzaamheden in de omgeving maken dat de druk op het netwerk zo groot wordt dat de volledige capaciteit van de Karspeldreef benodigd is. Zie het vervolg van deze memo voor een nadere toelichting.

Uitgangspunt is dat de situatie vervolgens op afzienbare termijn definitief gemaakt wordt middels een integrale herinrichting van de Karspeldreef, die gepland staat als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Amstel III (via directie Grond & Ontwikkeling). Indien na 2029 blijkt dat de herinrichting niet op afzienbare termijn kan worden uitgevoerd vanuit de gebiedsontwikkeling, committeert V&OR zich aan het permanent maken van de inrichting die nu als tijdelijk wordt aangelegd.

Context: modelresultaten laten zien dat versmalling mogelijk is. Voor de zekerheid maken we de maatregel verwijderbaar i.r.t werkzaamheden in de omgeving.
De Karspeldreef is een belangrijke weg voor het afwikkelen van autoverkeer (inclusief evenementenverkeer en nood- en hulpdiensten) in Zuidoost. De Karspeldreef is plusnet auto en plusnet OV.

In 2024/2025 is een eerste voorstel voor een definitieve versmalling van de Karspeldreef ter hoogte van Spoorpark/Hullebergweg voorgelegd aan de afdeling Stadsregie. Vanuit Stadsregie werd deze voorgenomen versmalling als zeer ongunstig gezien door de vele geplande werkzaamheden tot 2029 waarbij de Karspeldreef als omleiding gebruikt zal worden. Het vermoeden was dat als de Karspeldreef toch wordt versmald dit zal leiden tot verminderde doorstroming van het verkeer. Om het voorstel te beoordelen zijn simulaties met het verkeersmodel gedaan.

De simulaties tonen aan dat er voldoende restcapaciteit is als de Karspeldreef in de richting oost – west van 2 naar 1 rijstrook gebracht wordt ter hoogte van de beoogde locaties. De modelstudie is echter een theoretische weergave van de verkeerssituatie met historische data. De werkelijke situatie kan daardoor afwijken van de resultaten uit het verkeersmodel, zeker gezien het grote aantal werkzaamheden dat komende jaren gepland staat in de omgeving. De experts zijn er daarmee nog steeds niet gerust op dat de afwaardering niet tot problemen gaat leiden.

Daaruit volgt het voorstel om de versmallingsmaatregelen zo uit te voeren dat er de mogelijkheid blijft bestaan dat, mocht de versmalling tot problemen leiden, de maatregel verwijderbaar is. Bijvoorbeeld als de verkeersdruk op de Karspeldreef toeneemt door omleidingen ten behoeven van werkzaamheden elders in het gebied

Deze situatie, met een grote hoeveelheid werkzaamheden in de omgeving, zal naar verwachting tot 2029 duren. De tijdelijke inrichting wordt daarom in stand gehouden totdat vanuit de gebiedsontwikkeling Amstel III een definitieve herinrichting van de Karspeldreef wordt uitgevoerd.

Indien in 2029 blijkt dat de herinrichting vanuit G&O niet op afzienbare termijn – binnen enkele jaren - kan worden uitgevoerd, committeert V&OR zich aan het definitief maken van de inrichting die nu tijdelijk/verwijderbaar gerealiseerd wordt. Met reguliere materialen zoals opsluitbanden, tegels, etc.

Toetsing en afstemming: breed afgestemd
In het voortraject heeft afstemming plaatsgevonden met onder meer collega's van stadsdeel Zuidoost, Amstel III (G&O), Stadsregie (V&OR), Kennis & Kaders (V&OR), Stedelijk Beheer (V&OR), verkeerskundig ontwerpers (R&D), Stadswerken en de collega's van het stadsdeel. Er is advies ingewonnen van de Werkgroep Blackspots Amsterdam en de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam. Uit deze afstemming is het voorliggend ontwerp voorgekomen.

Dit ontwerp is vervolgens op 23 februari 2026 getoetst door de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). Het advies van de WWU is positief.

Het project heeft ook het Beheer Acceptatieproces (BAP) doorlopen. De tijdelijke/verwijderbare inrichting wordt in beheer genomen door Stedelijk Beheer, tot het moment dat deze wordt vervangen door een definitieve inrichting.

Er heeft geen toetsing plaatsgevonden door het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (OR&M), omdat het een tijdelijke maatregel betreft die gekoppeld zijn aan werkzaamheden en gebiedsontwikkeling, bedoeld voor een periode korter dan vijf jaar.[1] De tijdelijkheid is ingegeven door de grote hoeveelheid werkzaamheden in de omgeving en de herinrichting die naar verwachting op afzienbare termijn volgt vanuit de gebiedsontwikkeling. Conform de Huisregels van het Toetsteam OR&M worden tijdelijke maatregelen <5 jaar getoetst door de Werkgroep Werk in Uitvoering.

Het project is wel voorgelegd aan het vooroverleg van het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit. Uit het vooroverleg kwam naar voren dat het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit niet positief staat tegenover een "tijdelijke inrichtingsvorm", indien er onduidelijkheid bestaat over de duur van de tijdelijkheid. De zorg zat hem in de onzekerheid rondom de definitieve uitvoeringsdatum van de herinrichting vanuit de gebiedsontwikkeling. Om deze zorg weg te nemen en de tijdelijkheid te garanderen, heeft directie V&OR zich gecommitteerd aan het definitief maken van de inrichting indien in 2029 blijkt dat Grond & Ontwikkeling niet op afzienbare termijn overgaat tot herinrichting.

[1] Uit het Huishoudelijk Regelement Toetsteam, d.d. 1 april 2022: "*Welke projecten gaan niet langs het Toetsteam? (…) Het ontwerp voor tijdelijke situaties, die gekoppeld zijn aan de uitvoering van herinrichtings- en gebiedsontwikkelingsprojecten (want deze worden getoetst in de WWU). Tenzij een tijdelijke inrichting langer dan 5 jaar zal bestaan.*"

Overwegingen
Voor deze tijdelijke, verwijderbare inrichting is gekozen op dringend advies van de afdeling Stadsregie van V&OR. De afdeling Stadsregie zorgt voor de overkoepelende coördinatie van activiteiten in de drukke openbare ruimte. Stadsregie stemt werkzaamheden, evenementen/demonstraties en verkeersstromen in de stad op elkaar af. Door keuzes te maken in planning en uitvoering combineert Stadsregie werk waar mogelijk en wordt voorkomen dat alles tegelijk plaatsvindt. Zo blijft de stad bereikbaar en kan deze goed blijven functioneren.

Het oorspronkelijke voorstel vanuit project Karspeldreef was een permanente aanpassing van de infrastructuur, met standaard inrichtingselementen (markering, banden, verharding, etc.). Deze lokale, maar permanente versmalling was voor Stadsregie op dit moment in de tijd echter niet acceptabel vanwege het grote aantal werkzaamheden dat komende jaren gepland staat in de omgeving.

NB: er is overwogen de oversteek ter hoogte van het Spoorpark te voorzien van verkeerslichten. Hiervan is afgezien op basis van het advies van de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam.

Planning & proces
Gezien de vele wegwerkzaamheden dient de beoogde aanpassing van de inrichting uitgevoerd te begin april 2026. Indien dit niet lukt, kan de aanpassing pas op langere termijn worden uitgevoerd. Dit komt doordat werkzaamheden in de omgeving ervoor zorgen dat er in de tussenliggende periode geen tijdvak afgegeven kan worden in voor werkzaamheden op de Karspeldreef.

Indien de portefeuillehouder instemt met het realiseren van de beoogde aanpassing ziet het proces er vervolgens als volgt uit:
- Het nemen van het Verkeersbesluit via Stadswerken
- Informeren van de omwonenden per brief
- Informeren van de bestuurscommissie per brief
- Uitvoeren van de werkzaamheden door Dura Vermeer in april 2026
- In beheer name inrichting door Stedelijk Beheer (V&OR)

Conclusie
Vanuit het urgente belang om de verkeersveiligheid voor overstekende fietsers en voetgangers op korte termijn te verbeteren en tegelijkertijd het dilemma van de wegcapaciteitsreservering en de relatie met werkzaamheden in de omgeving, wordt voorgesteld z.s.m. over te gaan tot een tijdelijke/verwijderbare ingreep. In afwachting van de integrale herinrichting of anderszins een definitieve aanpassing, die pas vanaf 2029 mogelijk is.

Vanuit de koers Amsterdam Maakt Ruimte (AMR) zijn daarbij de volgende afwegingen gemaakt:
- Op basis van AMR wordt prioriteit gegeven aan verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Ook als dat mogelijk impact kan hebben op de snelheid en de doorstroming van het autoverkeer. Derhalve ligt de urgentie op deze locatie bij het realiseren van een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers. Daarom is besloten te zoeken naar een oplossing voor het dilemma tussen verkeersveiligheid enerzijds en doorstroming (in het geval van omleidingen in het gebied of veranderende verkeersdruk) anderzijds.

- In lijn met AMR zoeken we naar nieuwe, snellere manieren van werken met kleine ingrepen om problemen op te lossen, daar waar grote herinrichtingen (nog) niet aan de orde zijn. Of waar strijdige belangen standaardoplossingen onmogelijk maken. Derhalve is er hier voor gekozen te werken met een tijdelijke/verwijderbare inrichting, om te voorkomen dat een patstelling ontstaat tussen verkeersveiligheid enerzijds en doorstroming van autoverkeer (inclusief nood- en hulpdiensten) tijdens werkzaamheden in de omgeving anderzijds.

Dit alles overwegende wordt het bestuur gevraagd in te stemmen met het uitvoeren van de beoogde aanpassing op de Karspeldreef in het voorjaar van 2026.