Gemeente Amsterdam

Memo

Aan	Projectgroep Op de Ring
Van	Werkgroep Mobiliteit (V&OR, hulpdientsten, OV-vervoerders)
Datum	9 december 2024
Onderwerp	Gebruik buitenring

Aanleiding

Vanuit de Projectgroep is advies gevraagd aan de werkgroep Mobiliteit om de stuurgroep Amsterdam 750 te helpen bij het maken van de keuze rondom het gebruik van de buitenring (A10HRL). Waarbij het vertrekpunt vanuit het project is:

- het kunnen faciliteren van spoedeisende hulp;
- bewaken verkeersluwe karakter gelet op beleving en veiligheid;
- adviseren over OV bus en ook specifieke doelgroepen;
- calamiteitenroutes in de stad blijven begaanbaar.

Dit memo geeft inzicht in de wijze van gebruik van de buitenring en de wijze waarop dit kan plaatsvinden.

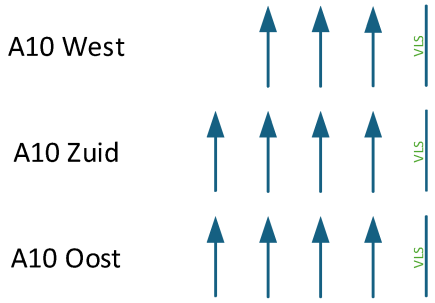
Inleiding

Tijdens 'Op de Ring' wordt de A10 binnenring (A10HRR) ingericht als evenemententerrein. Hierdoor wordt deze schakel onttrokken aan het netwerk. De A10 vormt, in de reguliere situatie in beide rijrichtingen, voor diverse gebruikers een belangrijke schakel in hun (logistieke) bewegingen. Voor een beperkt aantal gebruikers is deze schakel noodzakelijk voor hun dienstuitvoering.
Om de dienstuitvoering te kunnen waarborgen is er derhalve voor gekozen om de A10 buitenring voor specifieke gebruikers in te richten voor verkeer in beide rijrichtingen. Echter is het gebruik van de buitenring ook niet onbeperkt mogelijk. De buitenring is namelijk, in basis, niet ingericht op gebruik in twee rijrichtingen. Om op de A10 buitenring inzicht te krijgen in het gebruik zijn twee zaken van belang:

1. Hoe ziet de inrichting van de buitenring eruit om gebruik in twee richtingen mogelijk te maken;
2. Wie zijn deze specifieke gebruikers.

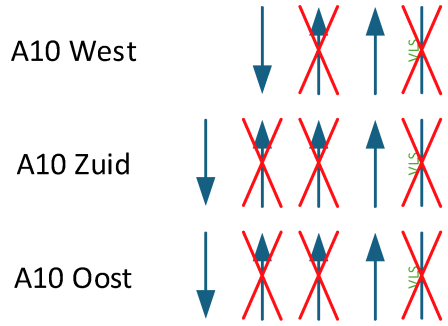
Inrichting buitenring

De A10 buitenring is in de normale situatie ingericht in de rijrichting Coentunnel naar Zeeburgertunnel. Daarbij heeft de buitenring een basisinrichting, zoals weergegeven in Figuur 1 Basisinrichting A10 buitenring. Te zien is dat de A10 West, in basis, uit drie rijstroken en een vluchtstrook (vls) bestaat. De A10 Zuid en Oost beschikken, in basis, over vier rijstroken en een vluchtstrook.



Figuur 1 Basisinrichting A10 buitenring

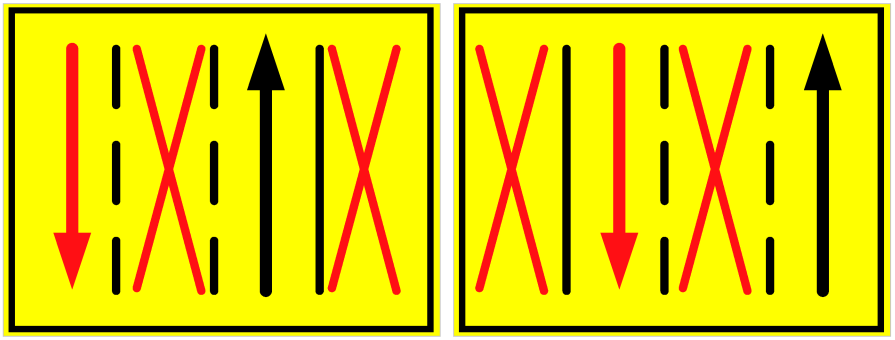
Doordat de A10 buitenring in beide rijrichtingen gebruikt wordt ten tijden van 'Op de Ring' is het belangrijk een inrichting te kiezen die voor de gebruikers in beide rijrichtingen duidelijk is. Hiervoor is het voorstel:



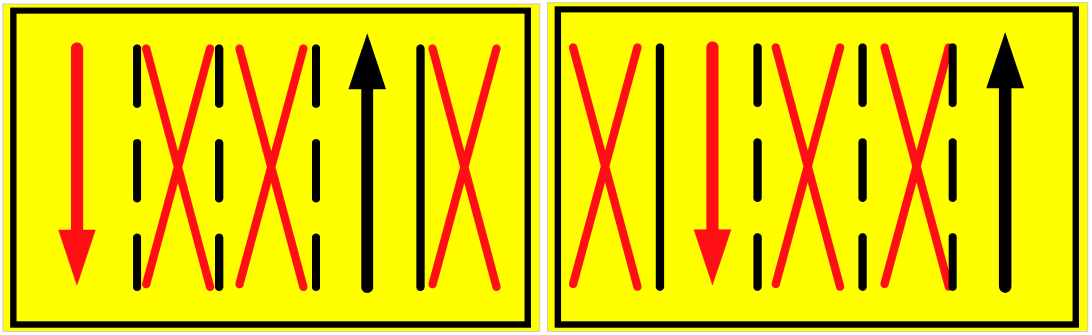
Figuur 2 Inrichting A10 buitenring tijdens 'Op de Ring'

Door deze wijze van inrichting is het gebruik op alle delen van de ring gelijk. Echter op de Ring A10 West zit er slechts één vrije rijstroom tussen beide rijrichtingen.
Doordat het hier een afwijkende situatie ten opzichte van het reguliere gebruik betreft, kan de reguliere maximumsnelheid (respectievelijk 80km/u of 100km/u) niet worden aangehouden. Doordat verkeer in twee rijrichtingen rijdt, er geen fysieke scheiding van de rijrichtingen is en er aan de andere zijde van de middenberm een evenement plaatsvindt wordt de maximale snelheid ter plaatsen 50km/u. De Regeling optische en geluidssignalen biedt, in geval van prio 1 meldingen, de mogelijkheid om de maximale snelheid met 40km/u te overschrijden (Artikel 3 lid 4 onder c).

Om de inrichting duidelijk te maken aan de gebruikers wordt de rijstrook indeling op borden zoals in Figuur 3 en Figuur 4 weergegeven. Onder dit bord wordt ook de maximale snelheid (verkeersbord A1(50)) geplaatst. Deze borden worden geplaatst in de buitenberm voor de rijrichting naar Zeeburgertunnel en in de middenberm voor richting Coentunnel. De bebording wordt conform de geldende richtlijnen binnen de CROW publicatie 96a.

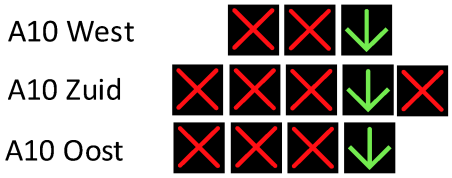


Figuur 3 Rijstrookindelingsbord buitenring: links rijrichting Zeeburgertunnel, rechts richting Coentunnel (A10 West)



Figuur 4 Rijstrookindelingsbord buitenring: links ri. Zeeburgertunnel, rechts ri. Coentunnel (A10 Zuid – A10 Oost)

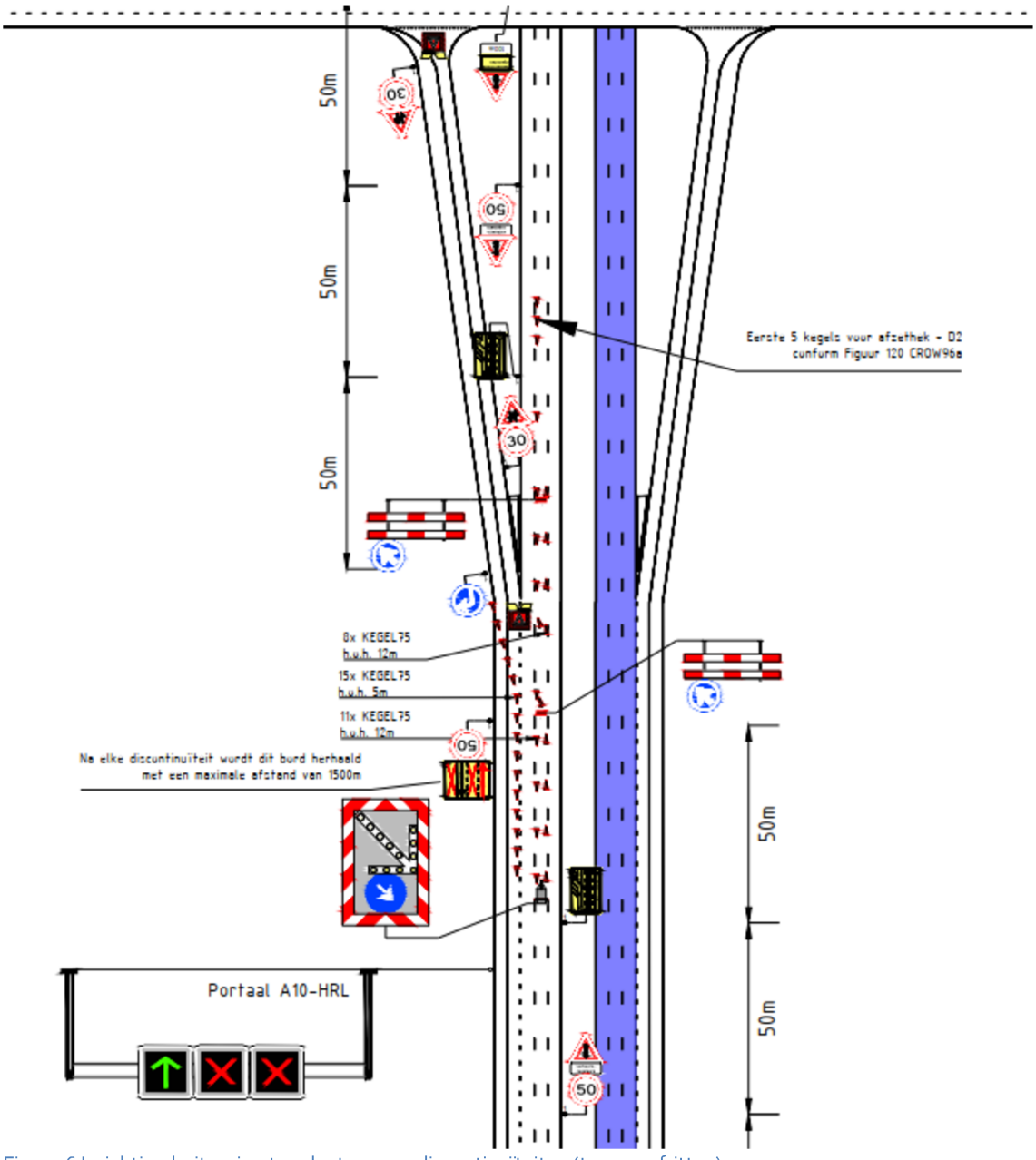
Op de rijrichting Coentunnel – Zeeburgertunnel (reguliere rijrichting) wordt de indeling ondersteund met de bestaande matrixsignaalgevers boven de rijbaan. Deze worden als volgt ingeschakeld[1]:



Figuur 5 Beeldstanden MSG A10

Op locaties met discontinuïteiten in het wegontwerp, zoals toe- en afritten, wordt de juiste weginrichting aangegeven met behulp van verkeerskegels. Hier ondersteund een verkeersregelaar om de voertuigen in de verschillende rijrichting in de juiste rijstrook op de hoofdrijbaan danwel toe- of afrit te laten rijden.

[1] Het toepassen van de signaalgevers wordt situationeel bekeken op basis van de uitwerking die later op tekening wordt gezet.



Figuur 6 Inrichting buitenring ter plaatsen van discontinuïteiten (toe- en afritten)

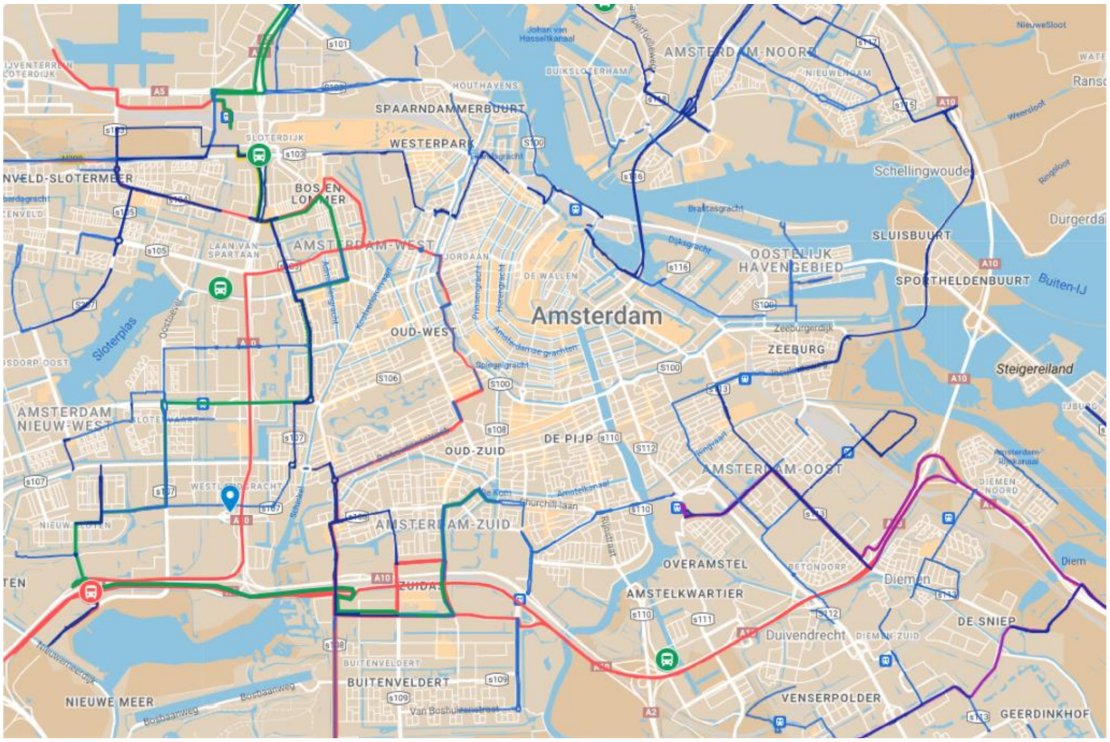
Gebruikers buitenring

Nu de weginrichting helder is, is duidelijk dat er in beide rijrichtingen verkeer over één rijstrook moet worden afgewikkeld met een snelheid van 50km/u. Hierdoor is de capaciteit beperkt. Vanuit de projectgroep Amsterdam 750 is het de uitdrukkelijke wens een verkeersluwe rijbaan te creëren, zodat het evenemententerrein geen overlast ervaart van langsrijdende voertuigen.
Vanuit veiligheidsperspectief is het tevens wenselijk om het aantal gebruikers te minimaliseren. Immers is de kans op aanrijdingen, als gevolg van het anders gebruiken van de rijbaan aanwezig en bestaat er tevens het risico dat bezoekers van het evenement de middenberm over klimmen (A10 West en A10 Oost) en de andere rijbaan betreden (zie hiervoor memo producent).

Noodzaak openbaar vervoer op buitenring

Vanwege het afsluiten van de binnen- en buitenring wordt de weggebruiker verwezen naar de fiets en het openbaar vervoer. De bussen die gebruik maken van de ring zijn voornamelijk de regionale bussen die hoofdzakelijk door forensen gebruikt worden om hun werk in of buiten de stad al dan niet via de grote OV-knopen te bereiken.
In de communicatiestrategie word getracht juist de mensen in de MRA op te roepen om met het openbaar vervoer te reizen naar hun bestemming tijdens ‘Op de Ring’. Het inperken van het Openbaar Vervoer draagt niet bij aan het stimuleren van dit andere reisgedrag. Daarnaast komen de meeste bussen uit steden (bv Uithoorn, Aalsmeer, Amstelveen, waar de treinbereikbaarheid er niet of nauwelijks is. Hierdoor is het van belang het openbaar vervoer als alternatief van de auto groot.

Het gebruiken van alternatieve routes als alternatief van de Ring zijn er in de dagdagelijkse situatie niet of nauwelijks. Alle alternatieve die er zijn gaan hinder ondervinden van de afsluiting van de Ring als gevolg van toename van de verkeersdrukte. Vertragingen dragen niet bij aan het realiseren van een betrouwbaar alternatief voor de auto en zijn een bedreiging voor de dienstregeling en de stabiliteit van het OV-netwerk.



Figuur 7 Overzicht buslijnen A10

Er wordt dan ook voorgesteld dat de groep gebruikers wordt beperkt tot de navolgende doelgroepen:

- Voertuigen van ambulance, brandweer en politie die als zodanig herkenbaar zijn;
- Voertuigen van politie die niet als zodanig herkenbaar zijn, maar voorzien zijn van een doorlaatbewijs;
- Voertuigen van overige hulpdiensten (zoals beschreven in de Regeling optische en geluidssignalen 2009 in artikel 1 lid 1) zoals bijvoorbeeld ProRail, Rijkswaterstaat, Ministerie van Defensie (EOD), Orgaandonatievervoer etc.
- Voertuigen (lijnbussen en ondersteuningsvoertuigen) van GVB, Connexxion, EBS, Keolis en NS die als zodanig herkenbaar[2] zijn;
- Voertuigen van GGD (forensisch arts etc.) die als zodanig herkenbaar zijn.

Doordat de stad bereikbaar blijft, al dan niet op een alternatieve wijze, en de doorstroming van het onderliggend wegennet als gevolg van het mobiliteitsplan in stand wordt gehouden wordt geen aanleiding gezien om van bovenstaande categorieën af te wijken.
Daarbij wordt gerealiseerd dat het voor iedereen die werkzaam is in kritieke functies in Amsterdam danwel vanuit Amsterdam naar buiten de stad een extra inspanning moet leveren om op zijn werk te komen. Doordat het openbaar vervoer in stand blijft en wellicht op onderdelen nog wordt versterkt is er een alternatief aanwezig om op het werk te arriveren. Doordat dit project reeds nu al kenbaar is bij de stad en haar inwoners/gebruikers kan iedereen zich op voorhand voorbereiden en preparen.

Door bovenstaande keuze wordt de intensiteit op de calamiteitenstroken beperkt tot een intensiteit van ongeveer 60-100 motorvoertuigen/uur per rijrichting. Deze inschatting is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- Reguliere busverbindingen: 10-20 bussen/uur
- Ondersteuningsvoertuigen: 5 – 10 voertuigen/uur
- Politie/brandweer/ambulance: 40-50 voertuigen/uur
- Overige gebruikers 10-20 voertuigen/uur

Dit houdt in dat er per minuut 1 a 2 voertuigen langsrijden met een snelheid als op het binnenstedelijk netwerk.

[2] Voertuigen die als regulier en herkenbaar dienstvoertuig zijn voorzien van striping en/of logo

Samenvatting

De buitenring wordt tijdens het evenement 'Op de ring' gebruikt als een rijbaan waarbij verkeer in twee richtingen rijdt. Dit verkeer wordt niet fysiek van elkaar gescheiden en zal van de toegewezen rijstroken met een maximum snelheid van 50km/u gebruik maken.
Het gebruik van de rijstrook is voorbehouden aan de nood- en hulpdiensten, GGD en openbaar vervoer (inclusief ondersteunende voertuigen). Overige gebruikers kunnen gebruik maken van de routes in de stad en zich hier op prepareren gezien de ruime voorbereidingstijd.

Het advies

- Faciliteren van het Openbaar Vervoer, zodat de reguliere lijnvoeringen in stand blijven als volwaardig alternatief voor de auto voor zowel forens als bezoeker uit MRA.
- Gelimiteerde groep gebruikers buitenring zijnde:
    - Voertuigen van ambulance, brandweer en politie die als zodanig herkenbaar zijn;
    - Voertuigen van politie die niet als zodanig herkenbaar zijn, maar voorzien zijn van een doorlaatbewijs;
    - Voertuigen van overige hulpdiensten (zoals beschreven in de Regeling optische en geluidssignalen 2009 in artikel 1 lid 1) zoals bijvoorbeeld ProRail, Rijkswaterstaat, Ministerie van Defensie (EOD), Orgaandonatievervoer etc.
    - Voertuigen (lijnbussen en ondersteuningsvoertuigen) van GVB, Connexxion, EBS, Keolis en NS die als zodanig herkenbaar[3] zijn;
    - Voertuigen van GGD (forensisch arts etc.) die als zodanig herkenbaar[4] zijn.
- Snelheid op de buitenring voor de gebruikers 50 km/u (afwijking voor prio 1 conform Regeling optische en geluidssignalen 2009);
- Inrichting in afstemming met politie en Rijkswaterstaat uitvoeren.
- Vastlegging rondom het gebruik en inrichting in het mobiliteitsplan.

[3] Voertuigen die als regulier en herkenbaar dienstvoertuig zijn voorzien van striping en/of logo
[4] Voertuigen die als regulier en herkenbaar dienstvoertuig zijn voorzien van striping en/of logo