Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

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

Begeleidende notitie definitief ontwerp

Tramhalte Zuiderzeeweg / Voetgangersoversteek IJburglaan

Datum 6 maart 2024

Bijlage(n) DO tekeningen:
51016324-2D-SI-0003-A.1
51016324-2D-SI-0004-A.1
51016324-2D-SI-0005-A
51016324-2D-DP-0003-A

Onderwerp Tijdelijke haltevoorzieningen Sluisbuurt: Vergroten capaciteit van Tramhalte "Zuiderzeeweg" en verbeteren van Voetgangersoversteek IJburglaan (tussen tramhalte en Sluisbuurt).

Ontwerpopgave

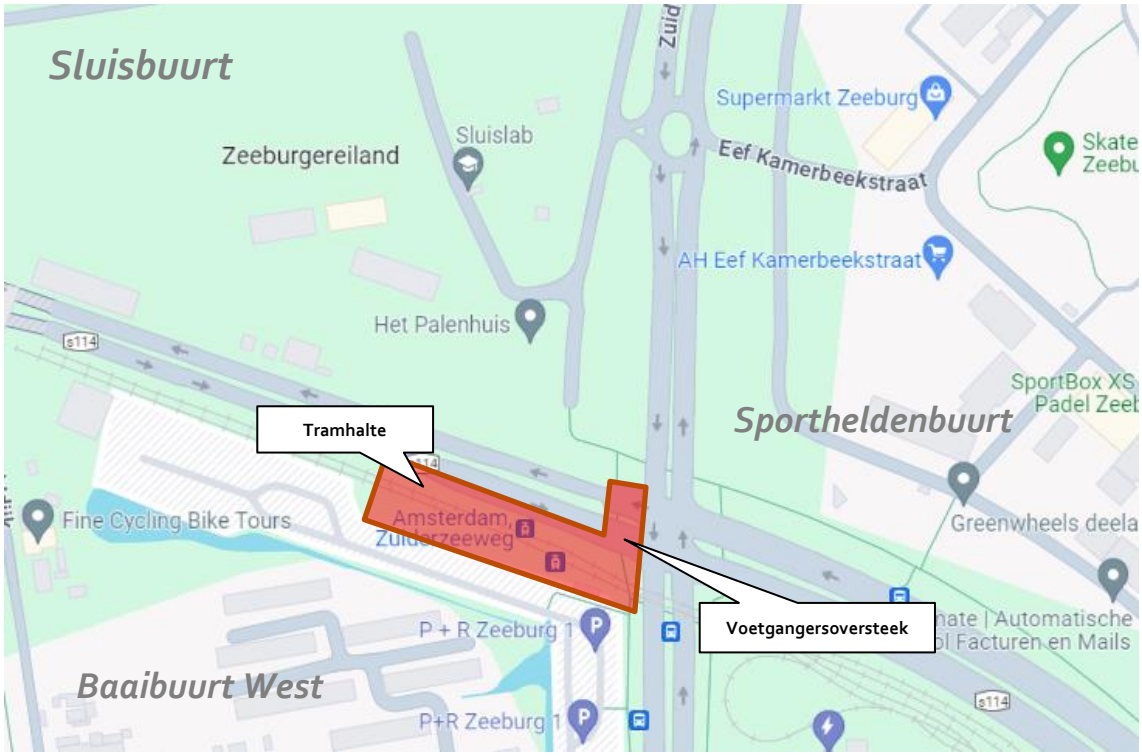
Met de opening van een vestiging van Inholland in september 2024 komen er ruim 7.000 studenten en 500 medewerkers, waarvan er naar verwachting dagelijks minimaal 1.700 op de vestiging aanwezig zullen zijn. In september 2025 komen daar nog 1.100 leerlingen van het Montessori Lyceum bij. In september 2025 komen daar nog 1.100 leerlingen van het MLA (Montessori Lyceum Amsterdam) bij. Hoewel zowel Inholland als het MLA hebben toegezegd om de roosters te spreiden, neemt het aantal in- en uitstappers op zowel de bus- als tramhalte Zuiderzeeweg sterk toe. Om de bereikbaarheid op korte termijn te verbeteren worden de volgende tijdelijke maatregelen voorbereid:

- Projectonderdeel 1: Tijdelijke bushaltes op Zuiderzeeweg voor lijn 37;
- Projectonderdeel 2: Het verlenging van de bestaande bushalte voor lijn 37 (westelijk perron, richting Amstelstation)
- Projectonderdeel 3: Het vergroten capaciteit van tramhalte Zuiderzeeweg (lijn 26);
- Projectonderdeel 4: Het verbeteren voetgangersoversteek IJburglaan (tussen tramhalte en Sluisbuurt).

Deze begeleidende notitie betreft projectonderdeel 3 en 4.

I.v.m. projectonderdeel 4 adviseerde de WVA om een monitoringsplan op te stellen. Het projectteam werkt aan een monitoringsplan met een nul-meting en metingen na het aanpassen van de VRI. Het effect op de voetgangersoversteek en het autoverkeer wordt daarin meegenomen.

Overzichtskaart Tramhalte/Voetgangersoversteek



Toelichting definitief ontwerp

Het definitief ontwerp (DO) bestaat uit de onderstaande maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het DO.

<u>Tramhalte Zuiderzeeweg</u>

- Verwijderen c.q. het verplaatsen van elementen op beide perrons;
- Het realiseren van één extra in/uitgang centraal op beide perrons.

<u>Voetgangersoversteek IJburglaan</u>

- Verbreden oversteek op trambaan door verwijderen elementen;
- Verbreden oversteek over rijbaan door markering (zebrapad) + verharding berm;
- Meer opstelruimte, verkorten oversteek en vergroten groentijd voor voetgangers door de rijrichting en opstelstrook rechtsaf vanuit Piet Heintunnel (richting Amsterdamsebrug) op te heffen;
- Voetgangers met prioriteit groen geven, een langere groentijd voor voetgangers en beide deeloversteken van de voetgangers regeltechnisch met elkaar te koppelen;
- Het toepassen van een *smart mobility* maatregel, zoals een radar om het groen op basis van de daadwerkelijk aanwezige voetgangers te verlengen.

Het definitieve ontwerp voor deze projectonderdelen toont de toekomstige situatie van de tramhalte/voetgangersoversteek. De KLIC-meldingen voor kabels & leidingen zijn geïntegreerd om potentiële raakvlakken te identificeren. De toekomstige situatie (alle aan te brengen elementen +

het verplaatsen van elementen) is te zien in het bovenaanzicht (51016324-2D-SI-0003-A.1). Er zijn enkele bestaande elementen die verwijderd moeten worden en deze zijn te zien in de Opbreken-Verwijderen tekening (51016324-2D-SI-0005-A). Het DO bestaat uit de opbreken-verwijderen tekening, een bovenaanzicht (met en zonder K&L), en een dwarsprofiel. Alle tekeningen zijn op basis van de Puccini methode vormgegeven en getoetst door het toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit en in het beheer toetsoverleg van Stadsdeel Oost.

Belangrijkste eisen en uitgangspunten

Eisen

Voor het ontwerp van de tramhalte/voetgangersoversteek zijn verschillende eisen van toepassing en meegenomen in het ontwerp:

- Puccini Handboek Rood, 2021
- Programma van Eisen (PvE) "toegankelijke Tramhaltes", april 2015
- Leidraad Centrale Verkeerscommissie (CVC), februari 2020

Naast de bovengenoemde eisen zijn ook de eisen en adviezen van de stakeholders meegenomen in het ontwerp. Onderstaande tabel laat zien met welke stakeholders het ontwerp is afgestemd op basis van hun eisen en adviezen.

Stakeholder	Eisen / Ontwerp doorgenomen over:
Liander	Raakvlaak met potentiële kabels en leidingen. Laagspanning kabels liggen dieper dan ons ontgraving diepte.
KPN	Raakvlaak met potentiële kabels en leidingen. Er ligt een datamantelbuis in ons projectgebied.
Gemeente Amsterdam	Raakvlaak met potentiële kabels en leidingen. Een elektra laagspanning kabel van de gemeente Amsterdam ligt in ons projectgebied.
VRI	Aanpassingen in de VRI-instellingen in de voetgangersoversteek. Geen filevorming in de tunnel i.v.m. tunnelveiligheidseisen.
JCDecaux	De optie om de abri op de tramhalte meer naar achter te verplaatsen.
GVB / RIB / VRA	Raakvlak met het verwijderen van betonelementen en hekwerk op de trambaan en het verplaatsen van de prullenbakken. Raakvlaak met potentiële kabels en leidingen. Data en laagspanning kabels van GVB Infra (RIB) liggen in ons projectgebied. In het algemeen GVB/VRA hebben hun eisen vastgesteld in het Programma van Eisen (PvE) "Toegankelijke Tramhaltes", april 2015. GVB beheer wenst, na uitvoering, bij de schouw uitgenodigd worden zodat zij de werkzaamheden kunnen controleren.
Piet Heintunnel	Het ontwerp en het verwijderen van de rechtsaf beweging. Geen filevorming in de tunnel i.v.m. tunnelveiligheidseisen (openstellingsvergunning)
P&R	Het aanbrengen van een hellingbaan, de bestaande voetpad, fietsnietjes en lichtspots (ten zuiden van de zuidelijke perron)

Nood- en hulpdiensten (Ambulance, Brandweer, Politie)	Het ontwerp en het verwijderen van de rechtsaf. Er is een verzoek ingediend om een uitwijkmogelijkheid voor automobilisten te creëren, zodat er ruimte is voor nood- en/of hulpdiensten.
Waternet	Bestaande inspectieput handhaven, ronde put i.p.v. vierkante put gebruiken en aansluiting van de toekomstige kolken.
Verkeerskundige (IB)	Het zo onaantrekkelijk onmogelijk maken van rechtsaf slaan vanuit de Piet Heintunnel door het plaatsen van verkeerszuilen en een verkeersbord dat een omleiding aangeeft.
Bodemspecialist (G&O – Afdeling bodem)	Bodem en verharding onderzoek i.v.m. met het opbreken, ontgraven, afvoeren van asfalt en grond.

Conflicterende eisen

De zorg bestaat dat de grote hoeveelheid voetgangers die wil oversteken conflicteert met de randvoorwaarde om filevorming van auto's in de Piet Heintunnel te voorkomen. Het eerste vraagt om het verlengen van groentijd voor de voetganger. Wanneer dit ervoor zorgt dat auto's opstropen tot in de Piet Heintunnel is de vraag wie voorrang krijgt. Het uitgangspunt dat wordt gehanteerd is dat een verlengde groenfase niet wordt afgebroken om te voorkomen dat voetgangers, de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, met te veel halverwege tussen de rijrichting komen te staan en gedeeltelijk op de rijbaan komen te staan. Met het Monitoringsplan wordt onderzocht hoe vaak er een conflict op treedt tussen beide veiligheidssystemen.

Uitgangspunten

Een van de doelen van het project is om meer ruimte te creëren voor voetgangers. Daarom is besloten om de opstelstrook voor rechtsaf vanuit de Piet Heintunnel op te heffen en de oversteek over de IJburglaan te verkleinen van vier naar drie rijbanen. De voetgangersoversteek (zebrapad) zelf zal verbreed worden door aanpassing van de markering en de bestaande bestrating. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat beide oversteekplaatsen (vanuit de tramhalte richting Sluisbuurt) op elkaar zijn afgestemd en dat de verkeerslichten per modaliteit goed geregeld zijn wat betreft de duur van het groene licht.

Ontwerpreview richting DO

Het ontwerp heeft drie review rondes doorlopen:

- 1e review van een SO (schetsontwerp): getoetst door het projectteam;
- 2e review van een concept DO V.01: getoetst door het projectteam;
- 3e review van een concept DO V.02: getoetst door het projectteam, stakeholders en beheer toetsoverleg;
- 4e review van concept DO V.03: getoetst door het toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit en Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam.

Na elke reviewronde is het ontwerp aangepast.

Expertiseteam, Toetsteam & WVA advies

- Het **Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit** heeft positief geadviseerd over de voorkeursmaatregelen.

- **Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam** heeft ook positief geadviseerd met als aandachtspunt kleine aanpassingen aan het Monitoringsplan.
- Het DO is behandeld in **Toetsteam OR&M**. Het Toetsteam heeft aandachtspunten meegegeven waarmee zij graag het DO nog een keer opnieuw behandeld. De verwachting is dat deze punten tijdig kunnen worden verwerkt en het Toetsteam positief gaat adviseren.

DO Hoeveelheden & kostenraming

De hoeveelheden die uit het DO V.03 zijn gehaald, zijn gebruikt in de kostenraming voor de tramhalte/voetgangersoversteek.

Lijst van bijgevoegde tekeningen

Tekeningen lijst	
51016324-2D-SI-0003-A.1	Bovenaanzicht - Aanbrengen
51016324-2D-SI-0004-A.1	Bovenaanzicht - Aanbrengen incl. K&L
51016324-2D-SI-0005-A	Opbreken-Verwijderen
51016324-2D-DP-0003-A	Dwarsprofiel