Gemeente Amsterdam

Kennisneming afsluiting Ring-A10 voor Amsterdam 750 jaar

Aan	Burgemeester Amsterdam, en Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Van	V&OR, Politie en RWS
Kopie aan	Amsterdam 750 jaar
Datum	maandag 6 november 2023

Aanleiding

Amsterdam bestaat in 2025 750 jaar. Amsterdam wil dit samen met de rest van het land vieren op de Ring A10. V&OR, politie en Rijkswaterstaat (hierna RWS) zijn gevraagd te inventariseren of het vanuit verkeers- en mobiliteitsoogpunt haalbaar is de Ring A10 voor de duur van een weekend te onttrekken aan het verkeer.

Kennisneming

De burgemeester en de minister worden gevraagd kennis te nemen van de uitwerking van twee opties inclusief de daarbij horende risico's en maatregelen; deze worden als eerst toegelicht, ter ondersteuning van het besluit zijn ook druktescenario's uitgewerkt.

1. Toelichting optie 1: De ring A10 met uitzondering van het stuk A8-Coentunnel-A5 gebruiken als evenemententerrein
2. Toelichting optie 2: De zuidelijke ring A10 tussen de A1 en de A5 gebruiken als evenemententerrein.
3. Uitwerking scenario's drukte

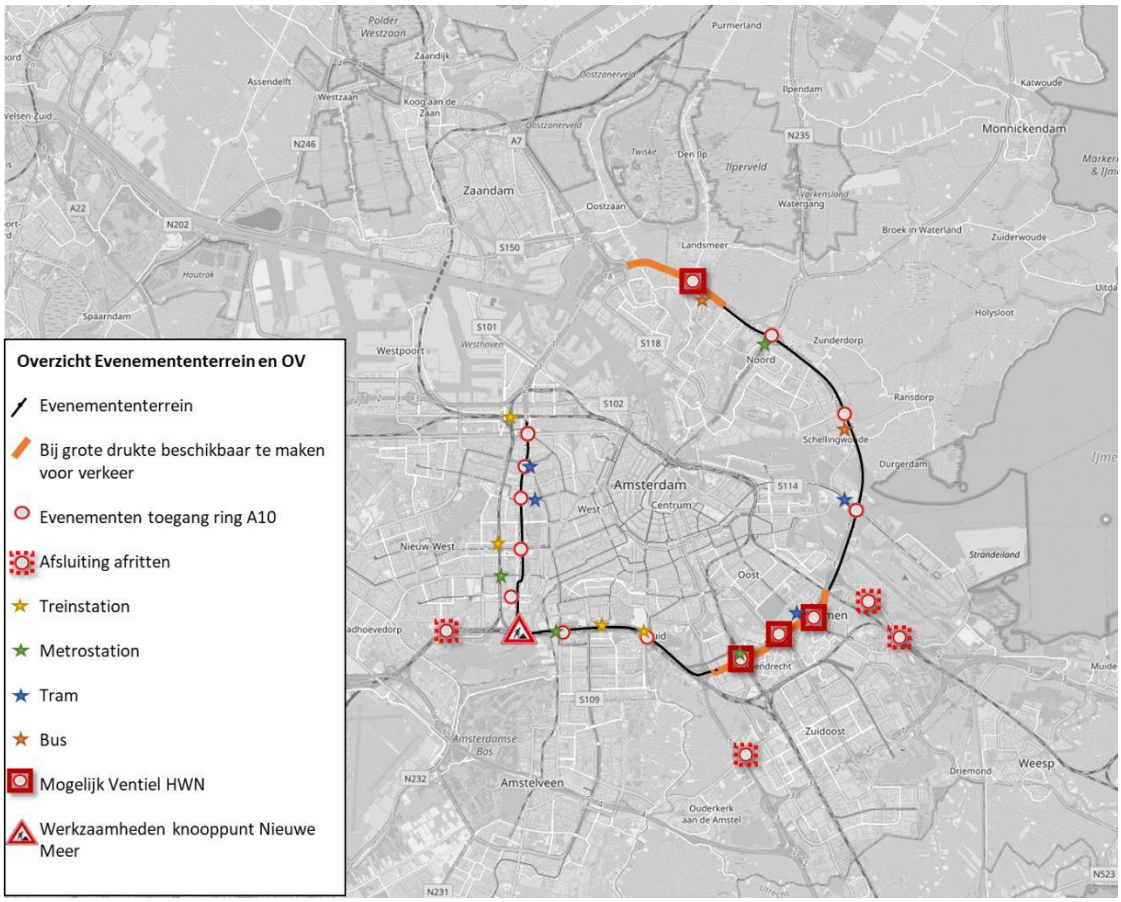
Het uitbrengen van een advies is complex gebleken omdat nooit eerder een dergelijk groot deel van de ring is afgesloten voor verkeer. Als alle in dit advies voorgestelde maatregelen worden ingezet, dan lijkt de capaciteit op de rijkswegen rond Amsterdam voldoende om de extra drukte als gevolg van de afsluiting van de A10 op te vangen. In bijlage 1 staat de theoretische cijfermatige onderbouwing op basis van modelberekeningen. Er zijn echter wel risico's en onzekerheden. De ervaring met eerdere afsluitingen van de A10 leert ons dat er altijd grote verkeersdrukte in de stad en op de omliggende snelwegen ontstaat waarbij de in dit stuk verwachte risico's (zie bijlage 3) veelal optreden. Zeker met grote drukte is de kans op incidenten aanwezig. Doordat er nauwelijks alternatieven zijn met de afsluiting van de A10, is de kans op een verkeersinfarct in de stad reëel niet denkbeeldig. De druktescenario's met 'ventielen' (acuut open te stellen routes) geven de mogelijkheden aan om bij te sturen, indien zo'n grote verkeersdrukte ontstaat. Voor het deel West/Zuid is zo'n 'ventiel' niet gevonden.
Hierbij aangetekend is ook dat veel nog onbekend is, bijvoorbeeld welke evenementen georganiseerd worden in het kader van Amsterdam 750 jaar.

Ad 1. De ring A10 met uitzondering van het stuk A8-Coentunnel-A5 gebruiken als evenementen-terrein

De ring A10 kent een binnen- en een buitenring. Een van deze ringen wordt in deze variant ingericht als evenemententerrein, de andere ring is beschikbaar voor Nood-en Hulpdiensten (hierna NHD) en specifieke doelgroepen. De verbinding tussen het Coenplein en de A5 (deel beheerd door Coentunnel company) blijft open voor alle verkeer. In de uitwerking moet dit regime worden uitgedacht. Doorgaand verkeer van en naar Noord-Holland kan gebruik blijven maken van de Coentunnel, of van de A9.

Is de Ring A10 niet beschikbaar, en er worden geen aanvullende maatregelen ingesteld, dan komen de belangrijkste verkeersaders van de stad snel vast te staan. Dit zal onder anderen ten koste gaan van de bereikbaarheid voor nood-en hulpdiensten. De gevolgen bij incidenten of ongeplande tunnelsluitingen zullen groot zijn. Alternatieven zoals het OV zijn met name in Amsterdam Noord beperkt. De bevoorrading van de stad zal flinke hinder ondervinden, er zal veel capaciteit nodig zijn aan verkeersmaatregelen en mensen, en de opbouwtijd van evenementen zal zeer beperkt zijn (alle risico's die V&OR verwacht staan in bijlage 3).

Om deze optie haalbaar te maken moet aan alle gestelde randvoorwaarden worden voldaan (zie bijlage 2).



Figuur 1: Overzicht Evenemententerrein, OV bereikbaarheid, en mogelijke Verkeersventielen op het Hoofdwegennet van optie 1

Kosten

De geschatte kosten aan verkeersmaatregelen bedragen minimaal 2 miljoen euro; in de tabel hieronder vindt u een uitsplitsing van deze kosten.

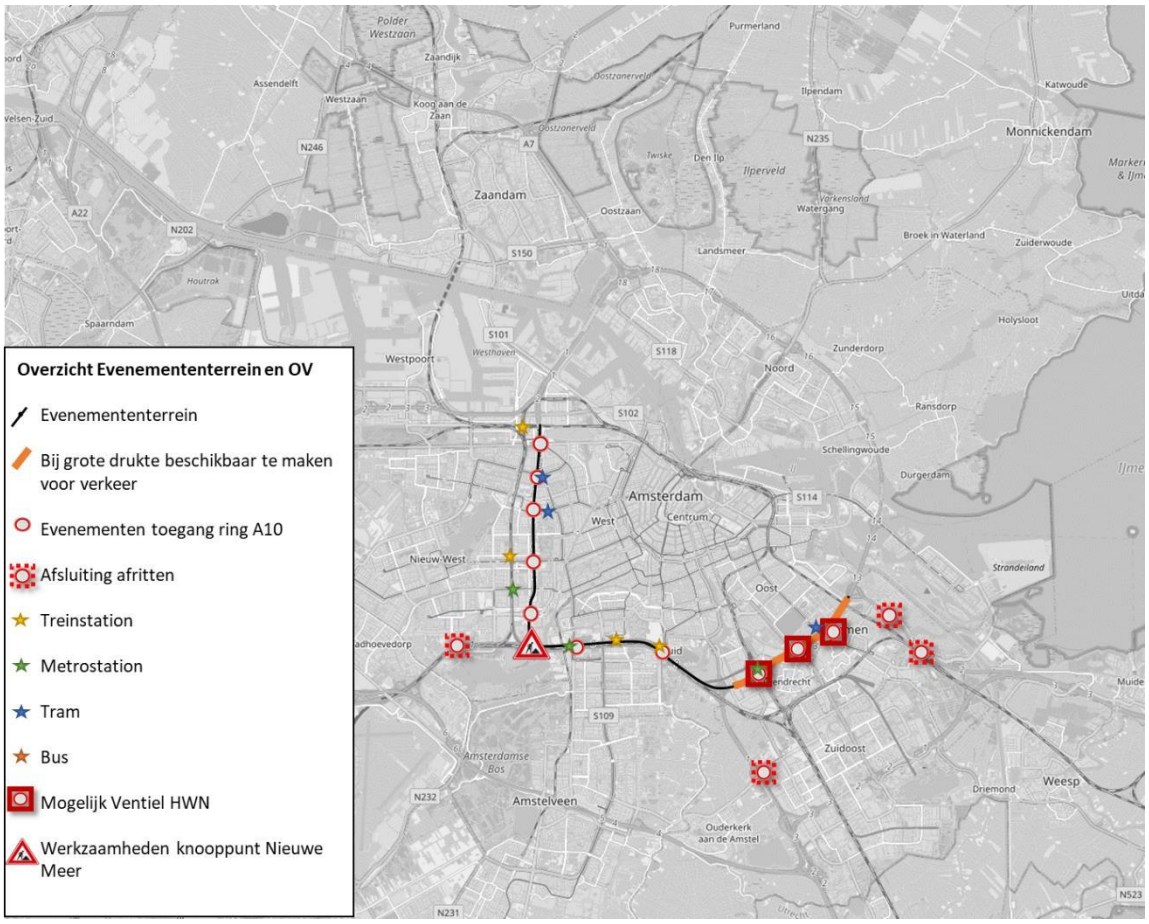
Inzet Verkeersregelaars	Minimaal 200K
Materialen (inclusief digitale ondersteuning)	Minimaal 500K
Busvervoer naar en van A10	Minimaal 300K
Mobiliteitsteam (bestaande uit RWS, V&OR, NHD en evt. andere experts)	Minimaal 300K
Aanvullende Verkeersmaatregelen afsluiting A10 o.a. versnelde berging A5/A9	Minimaal 400K
Risico Post	Minimaal 500K

Totaal	2,2 MJN EURO

Ad. 2 De zuidelijke ring A10 tussen de A1 en de A5 gebruiken als evenemententerrein.
Voor deze variant gelden grotendeels dezelfde randvoorwaarden, risico's en vergelijkbare kosten als voor de voorgaande variant. Echter wordt hierbij "alleen" het stuk A10 ten zuiden van het IJ, tussen de A1 en A5 gebruikt als evenemententerrein.

Het voordeel van deze optie is dat de robuustheid van het netwerk toeneemt, en dan met name de verbinding tussen de kop van Noord Holland en de rest van Nederland. Er blijft een alternatief beschikbaar bij een incident op de A9, en er hoeft geen alternatieve route voor de gebruikers van de N247 te worden ingesteld. Er bestaat echter ook een kans dat het open houden van de A10 noord extra verkeer aantrekt, met files op de A10 noord tot gevolg.

Nadeel is dat Amsterdam Noord niet meedeelt in de feestvreugde, dat is weliswaar geen verkeerskundig nadeel, maar kan indirect zorgen voor dat het draagvlak voor de maatregelen lager zal liggen dan in andere delen van de stad- en daarmee het opvolggedrag van het autovrijregime. Verder wordt het evenemententerrein hiermee ca. 8 kilometer minder lang, evenementen vinden hierdoor mogelijk dichter bij de openbare weg plaats, met meer veiligheidsrisico's tot gevolg. Bij hoge bezoekersaantallen neemt in deze variant ook de kans op over-crowding toe.



Figuur 2: Overzicht Evenemententerrein, OV bereikbaarheid, en mogelijke Verkeersventielen op het Hoofdwegennet van optie 2

Ad. 3 Uitwerking scenario's drukte

Er bestaat grote onzekerheid over de impact van de grootschalige afsluiting van de A10. Als verkeersknelpunten te groot worden, moet er nagedacht worden over extra maatregelen. Hieronder worden de mogelijke scenario's voor drukte, en mogelijke beheersmaatregelen uitgewerkt.

De scenario's worden toegelicht in 3 stappen:

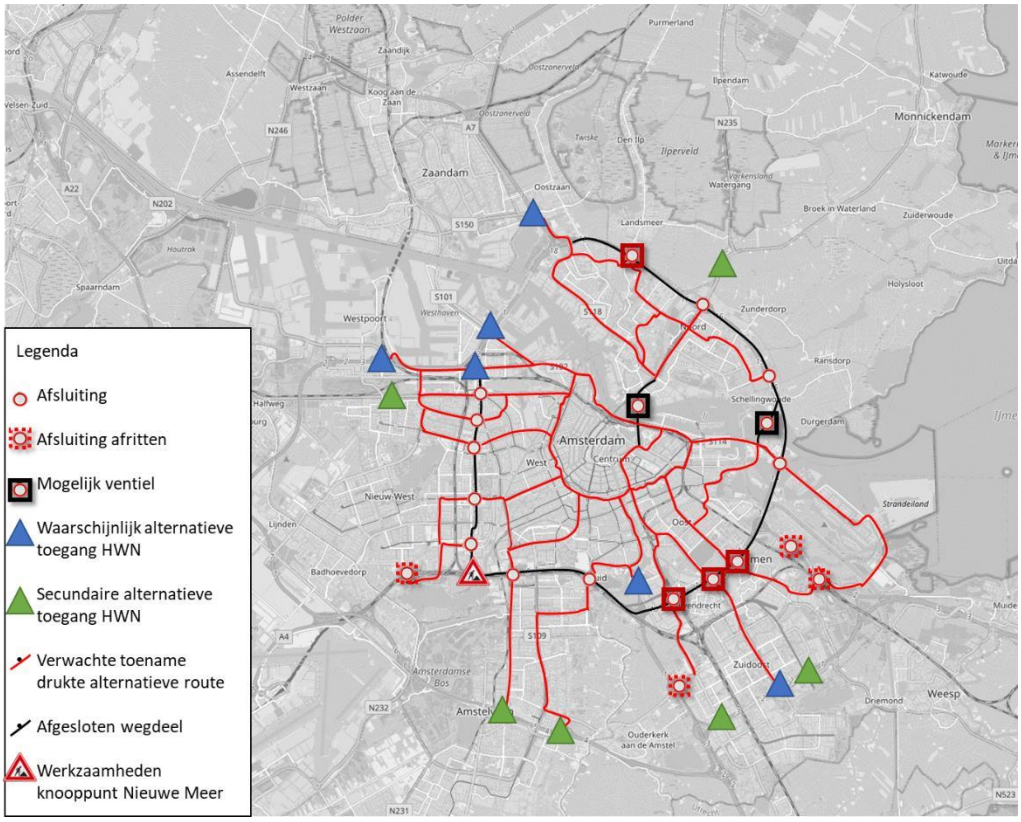
1) Het verwachte beeld bij een grote hoeveelheid verkeer.
2) De oordeelsvorming: hier wordt afgesproken bij welke situaties moet worden ingegrepen.
3) De besluitvorming: welke mogelijke scenario's hebben we achter de hand.

Beeld:

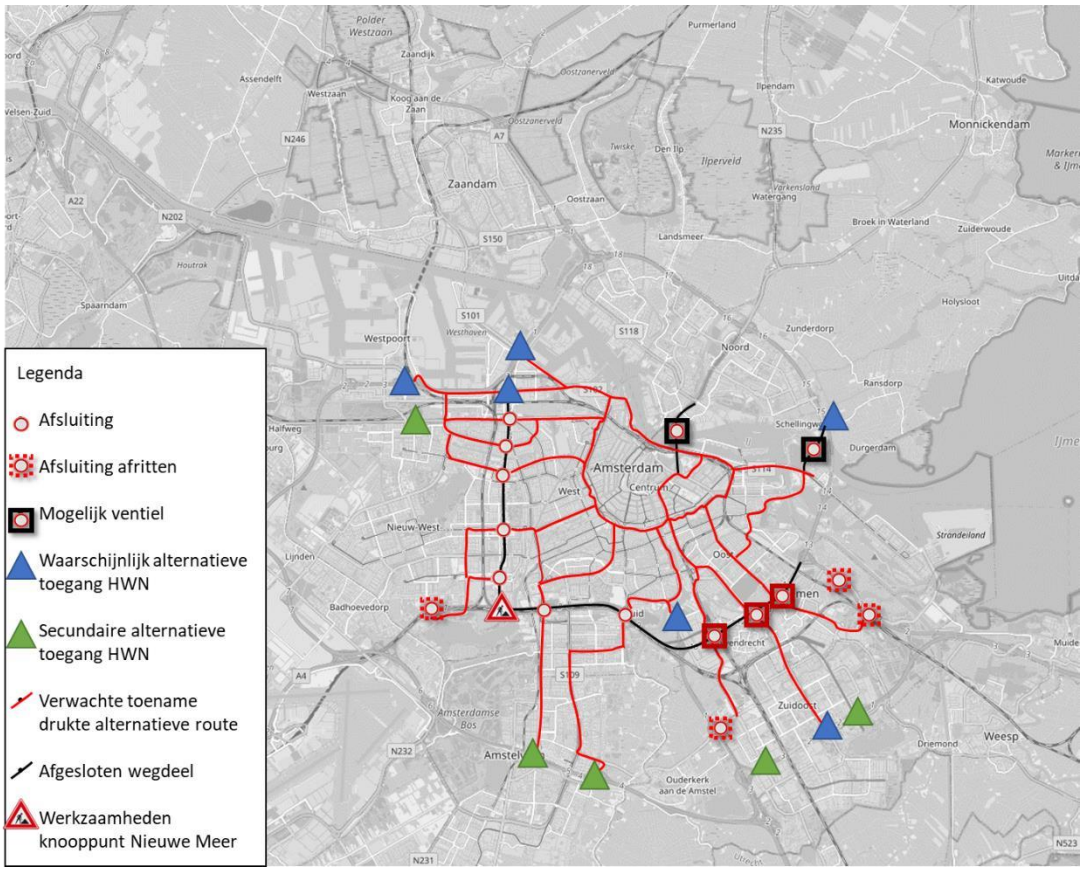
Scenario's o.b.v. alternatieve ontsluitingen van het hoofdwegennet.

Doordat het effect van de autoluwe aanpak minder is dan gewenst, kunnen op meerdere plekken in de stad knelpunten ontstaan. Het is niet te voorspellen waar deze knelpunten ontstaan, maar er is wel in kaart te brengen waar alternatieven voor het gehinderde verkeer liggen. De gedachte is dat automobilisten op zoek zullen gaan naar het meest dichtbij zijnde alternatief voor de voor hen relevante afsluiting. Die routes staan in rode lijnen op figuur 3 geplot.

In de onderstaande afbeeldingen staan de routes waarbij de grootste verkeerstoenames te verwachten zijn in scenario's 1 en 2.



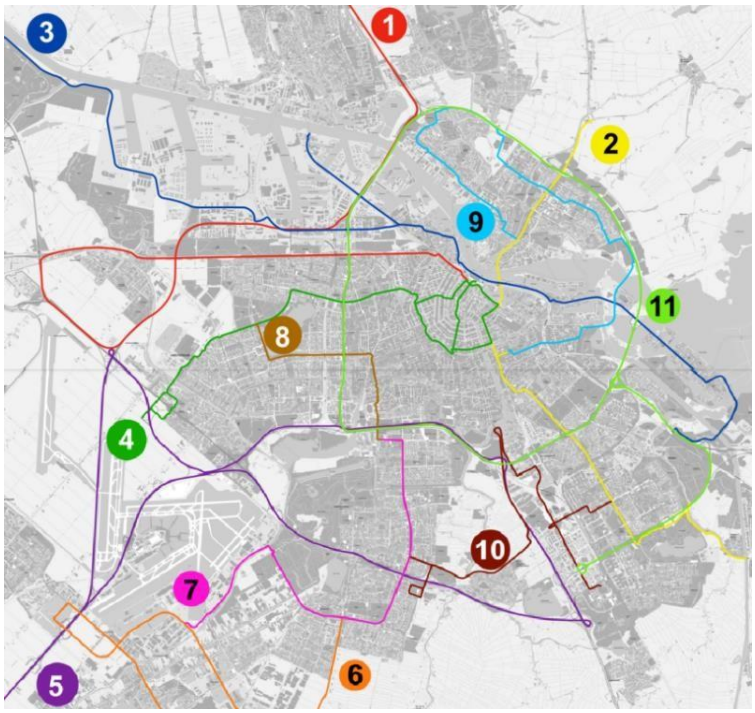
Figuur 3: Verwachte verkeerstoename en alternatieve opties voor regionaal verkeer bij optie 1, de afritten s101 en s102 rijden in deze situatie alleen richting het noorden af.



Figuur 4: Verwachte verkeerstoename en alternatieve opties voor regionaal verkeer bij optie 2, de afritten s101 en s102 rijden in deze situatie alleen richting het noorden af.

Regionale GRIP situatie

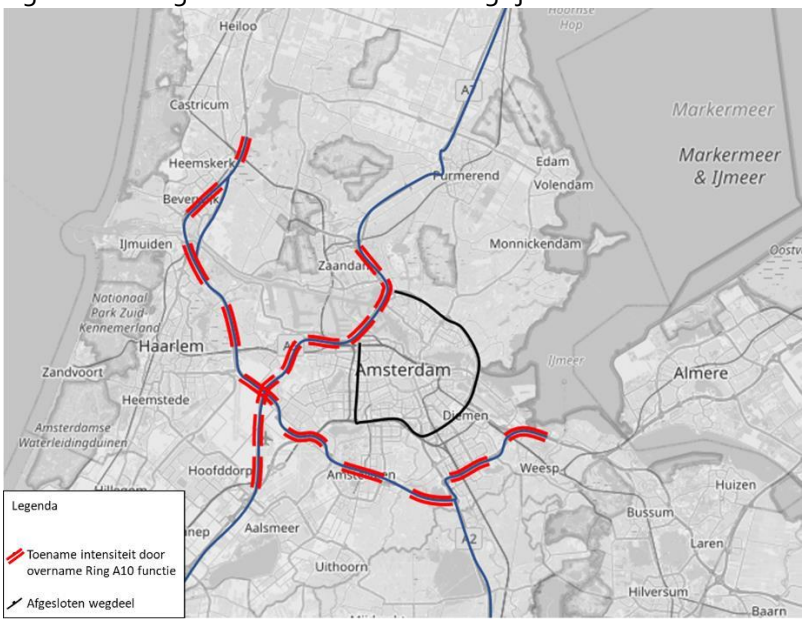
Wanneer er in een GRIP situatie hulpdiensten vanuit- of naar de regio moeten komen, moeten calamiteitenroutes zoveel mogelijk beschikbaar zijn. Afhankelijk van de locatie van het incident gaat het om een of meerdere van onderstaande routes.



Figuur 5: regionale calamiteitenroutes

Hinder Hoofdwegennet

Op het hoofdwegennet wordt een toename van het verkeer verwacht als gevolg van een afgesloten Ring A10. Hieronder de belangrijkste aandacht locaties op de rijkswegen



Figuur 6: belangrijkste aandachtlocaties voor drukte op de rijkswegen

Oordeel
Bij keuze voor een van de 2 opties dient te worden uitgewerkt bij welke signaalwaarde moet worden ingegrepen, belangrijke aspecten:

- Drukte op het Stedelijk Wegennet
    - Snelheden en intensiteit op s-wegen
    - Er zijn teveel onveilige en ongewenste verkeersbewegingen, bijvoorbeeld verkeersbewegingen op fietspaden
- Nood- en hulpdiensten ○ kunnen niet meer op incidentlocaties komen,
    - er is een GRIP situatie waarbij specifieke calamiteitenroutes beschikbaar komen
- Vertraging op de benoemde hoofdwegen ri. Amsterdam loopt op tot xx (nader te bepalen) minuten

De daadwerkelijk signaalwaarde dient nog nader te worden uitgewerkt en maakt een nog nader te definiëren monitoringsplan onderdeel uit van het mobiliteitsplan.

Denkrichting beschikbare maatregelen
Voor verschillende druktebeelden zijn scenario's uitgewerkt middels verkeersventielen. Dit houdt in, dat stukken weg die in de basis zijn afgesloten, kunnen worden opengezet in een richting om verkeer extra opties te geven een gebied te verlaten. Om deze ventielen te kunnen verwezenlijken, is het wenselijk om niet het volledige evenemententerrein beschikbaar te stellen voor evenementen zodat wegvakken snel beschikbaar en inzetbaar zijn. De ventielen die zijn uitgewerkt:

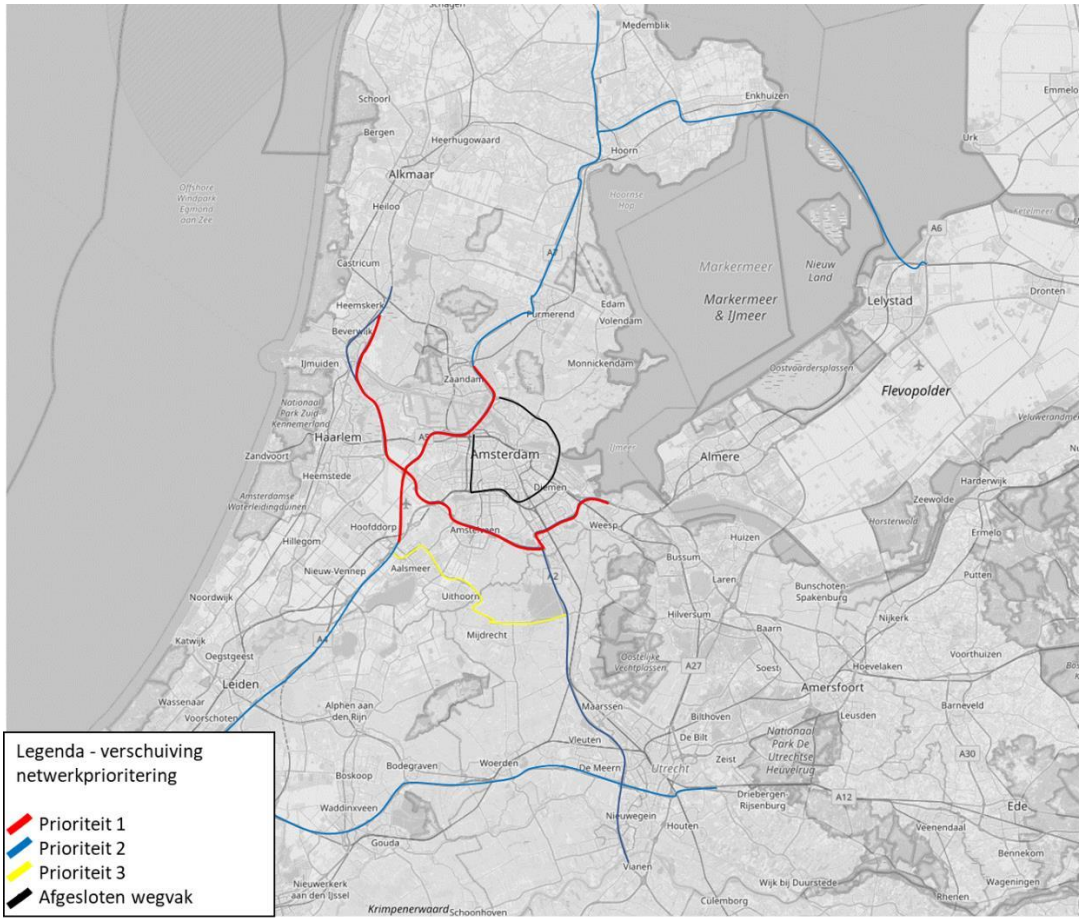
- voor Amsterdam Noord: IJtunnel, Schellingwouderbrug, en de A10 noord Coenplein tot aansluiting s117 bij Landsmeer.
- voor het centrum: de IJtunnel
- voor Amsterdam Oost: de Schellingwouderbrug en de A10 Oost (knp Amstel – Watergraafsmeer vv) met de aansluitingen s111, s112 en s113.

Aandachtspunt hierbij is dat aan de West- en Zuidkant nauwelijks opties zijn om een ventiel te creëren, daar kan dus bij onverhoopte hinder in de operatie zeer beperkt acuut gehandeld worden. In bijlage 4 staan de scenario's uitgewerkt

Denkrichting bij hinder op het hoofdwegennet
Bij hinder op Rijkswegen dienen diverse verkeersmanagement scenario's opgesteld te worden. Basis voor de verkeersmanagement scenario is een aangepast netwerkmanagementkader. Hierin wordt, op basis van het vigerende netwerkmanagementkader en de ringenstructuur rondom Amsterdam, de netwerkprioritering aangepast. In basis wordt de prioriteit van diverse wegen verlegd. Aangevuld met mitigerende maatregelen als versnelde berging wordt getracht, bij incidenten, het netwerk zo snel als mogelijk weer beschikbaar te stellen.

De prioriteit van de ring A10 (west/zuid/oost) ❼ wordt verlegd naar A9. Hierin liggen mogelijkheden om verkeer beter te spreiden door actiever gebruik te maken van oa de A12 op landelijk niveau en de N201 op regionaal/provinciaal niveau.
De functie van de A9 ❼ wordt verlegd naar de A12.

Verkeer dat normaliter de A10 Noord gebruikt en een herkomst/bestemming heeft in NoordHolland wordt getracht zo veel mogelijk gebruik te maken van de Houtribdijk (N307)



Figuur 7: Voorgestelde alternatieve netwerkprioritering op basis waarvan omleidingscenario's kunnen worden opgesteld en ingezet.

Benodigde uitwerking in komende maanden:

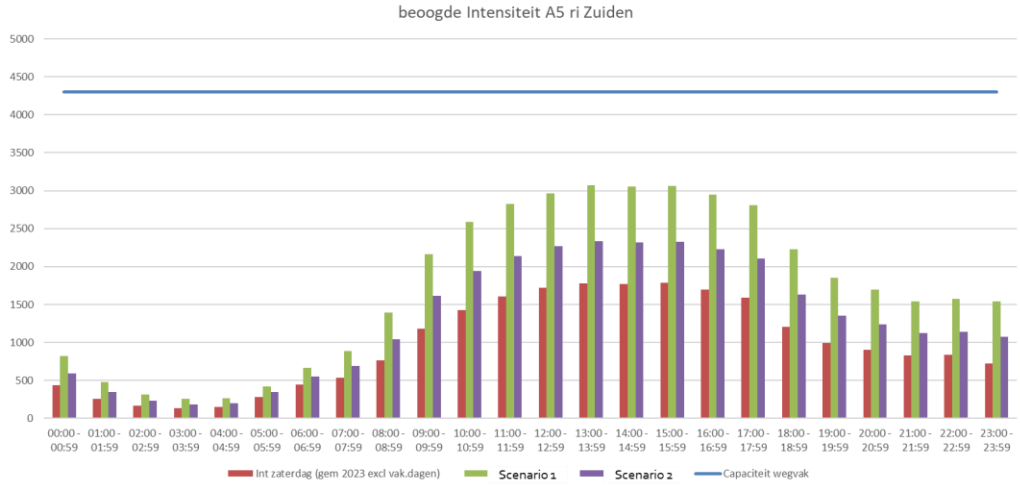
1) De aard van de evenementen/ Programma evenementen
2) Uitgewerkt communicatieplan
3) Stakeholdermanagement (& plan) incl. meenemen omliggende gemeente/provincie
4) Autoluw concept
5) Opzetten mobiliteitsteam (inclusief exacte rol)
6) Opzetten Veiligheidsteam (inclusief exacte rol)
7) Alternatieve Routes R-Net bussen

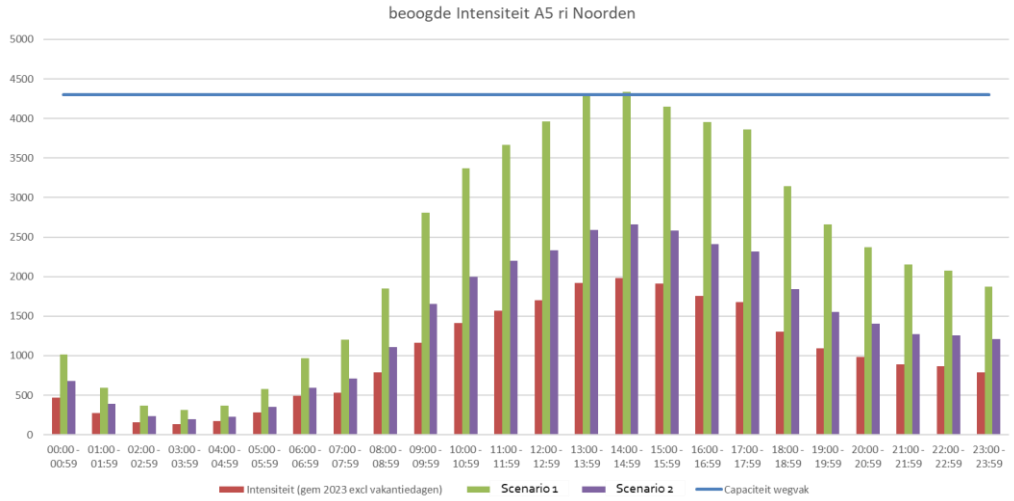
Bijlage 1: berekening verwachte verkeerstoename op Rijkswegen

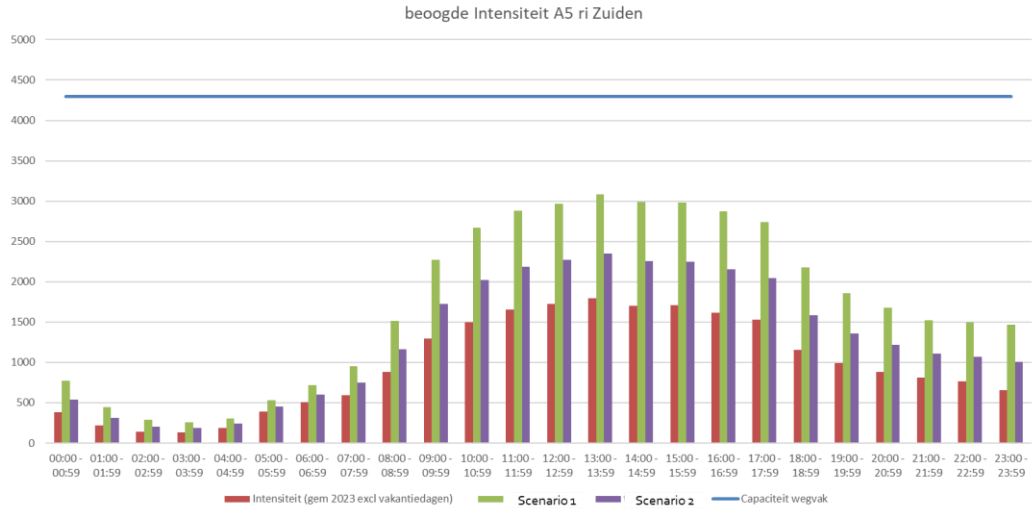
Beide opties zijn doorgerekend met behulp van cijfers afkomstig van telpunten van Rijkswaterstaat (absolute aantallen) en herkomst- en bestemmingencijfers van Tom Tom. Door deze over elkaar te leggen in een zogenaamde "selected link analyse" kunnen de verwachte intensiteiten worden afgeleid voor verschillende delen van de A9 en A5. Zonder aanvullende maatregelen is het afsluiten van de A10 onhaalbaar. Daarom is gerekend met de volgende uitgangspunten:

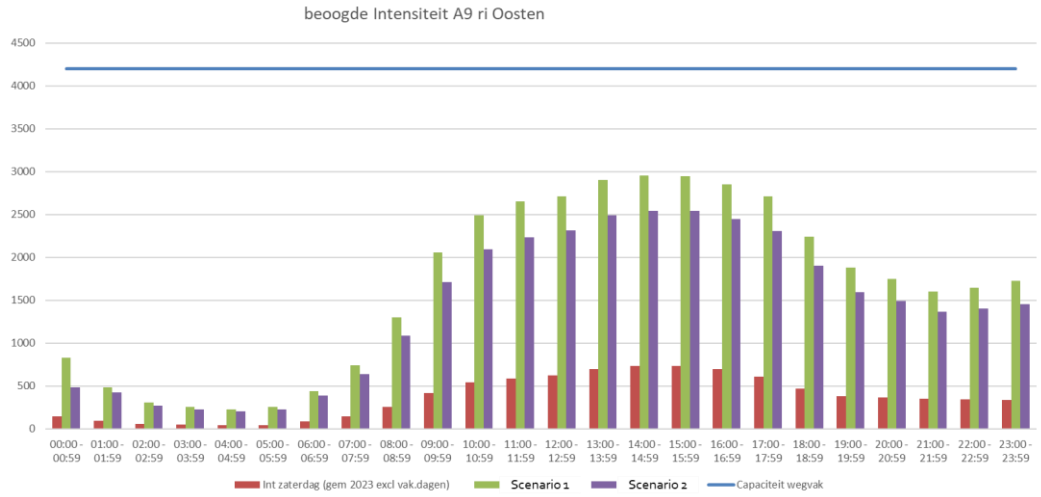
- Geen Verkeer op de A10
- Geen Verkeer dat Amsterdam in/uit gaat
- Enkel doorgerekend met doorgaand verkeer
- Capaciteit A5 (2 rijstroken 4300 mvt/u)
- Capaciteit A9 (3 rijstroken 6400 mvt/u)
- Capaciteit tunnel (2 rijstroken 4200 mvt/u)

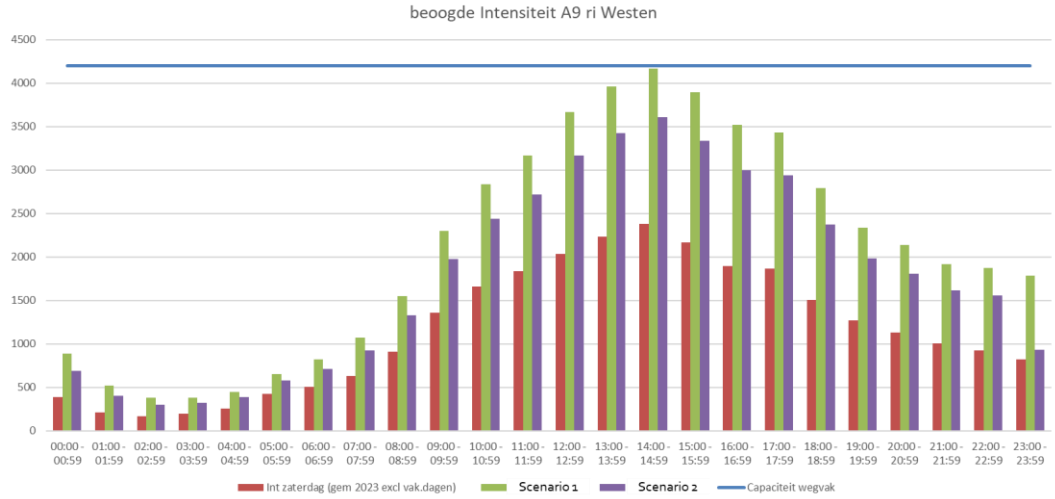
De grafieken laten een theoretische afname van het verkeer zien op de A5 en A9 door een maximale beperking van het bestemmingsverkeer Amsterdam.


beoogde Intensiteit A5 ri Zuiden
5000
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
00:00 - 00:59
01:00 - 01:59
02:00 - 02:59
03:00 - 03:59
04:00 - 04:59
05:00 - 05:59
06:00 - 06:59
07:00 - 07:59
08:00 - 08:59
09:00 - 09:59
10:00 - 10:59
11:00 - 11:59
12:00 - 12:59
13:00 - 13:59
14:00 - 14:59
15:00 - 15:59
16:00 - 16:59
17:00 - 17:59
18:00 - 18:59
19:00 - 19:59
20:00 - 20:59
21:00 - 21:59
22:00 - 22:59
23:00 - 23:59
Int zaterdag (gem 2023 excl vak.dagen)
Scenario 1
Scenario 2
Capaciteit wegvak


beoogde Intensiteit A5 ri Noorden
5000
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
00:00 - 00:59
01:00 - 01:59
02:00 - 02:59
03:00 - 03:59
04:00 - 04:59
05:00 - 05:59
06:00 - 06:59
07:00 - 07:59
08:00 - 08:59
09:00 - 09:59
10:00 - 10:59
11:00 - 11:59
12:00 - 12:59
13:00 - 13:59
14:00 - 14:59
15:00 - 15:59
16:00 - 16:59
17:00 - 17:59
18:00 - 18:59
19:00 - 19:59
20:00 - 20:59
21:00 - 21:59
22:00 - 22:59
23:00 - 23:59
Intensiteit (gem 2023 excl vakantiedagen)
Scenario 1
Scenario 2
Capaciteit wegvak


beoogde Intensiteit A5 ri Zuiden
5000
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
00:00 - 00:59
01:00 - 01:59
02:00 - 02:59
03:00 - 03:59
04:00 - 04:59
05:00 - 05:59
06:00 - 06:59
07:00 - 07:59
08:00 - 08:59
09:00 - 09:59
10:00 - 10:59
11:00 - 11:59
12:00 - 12:59
13:00 - 13:59
14:00 - 14:59
15:00 - 15:59
16:00 - 16:59
17:00 - 17:59
18:00 - 18:59
19:00 - 19:59
20:00 - 20:59
21:00 - 21:59
22:00 - 22:59
23:00 - 23:59
Intensiteit (gem 2023 excl vakantiedagen)
Scenario 1
Scenario 2
Capaciteit wegvak


beoogde Intensiteit A9 ri Oosten
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
00:00 - 00:59
01:00 - 01:59
02:00 - 02:59
03:00 - 03:59
04:00 - 04:59
05:00 - 05:59
06:00 - 06:59
07:00 - 07:59
08:00 - 08:59
09:00 - 09:59
10:00 - 10:59
11:00 - 11:59
12:00 - 12:59
13:00 - 13:59
14:00 - 14:59
15:00 - 15:59
16:00 - 16:59
17:00 - 17:59
18:00 - 18:59
19:00 - 19:59
20:00 - 20:59
21:00 - 21:59
22:00 - 22:59
23:00 - 23:59
Int zaterdag (gem 2023 excl vak.dagen)
Scenario 1
Scenario 2
Capaciteit wegvak


beoogde Intensiteit A9 ri Westen
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
00:00 - 00:59
01:00 - 01:59
02:00 - 02:59
03:00 - 03:59
04:00 - 04:59
05:00 - 05:59
06:00 - 06:59
07:00 - 07:59
08:00 - 08:59
09:00 - 09:59
10:00 - 10:59
11:00 - 11:59
12:00 - 12:59
13:00 - 13:59
14:00 - 14:59
15:00 - 15:59
16:00 - 16:59
17:00 - 17:59
18:00 - 18:59
19:00 - 19:59
20:00 - 20:59
21:00 - 21:59
22:00 - 22:59
23:00 - 23:59
Int zaterdag (gem 2023 excl vak.dagen)
Scenario 1
Scenario 2
Capaciteit wegvak

Bijlage 2: Volledig uitgeschreven Randvoorwaarden

Communicatie

- Te communiceren welk verkeer wel en niet mogelijk/gewenst is (er moet gestuurd worden op minimaal 50% minder verkeer op het hoofd-netwerk en Amsterdam en omgeving autoluw maken). De hoofdboodschap moet zijn "MIJD AMSTERDAM".
- Alternatieven te benoemen (routes, andere middelen van vervoer) en aanbieden
- Mensen op te roepen Amsterdam met de auto te mijden
- Bewoners en bedrijven in Noord-Holland vroegtijdig te adviseren dit weekend niet te reizen als het niet noodzakelijk is
- Logistieke bedrijven vroegtijdig meenemen
- Omliggende gemeente, provincie, GVB, Connexion, EBS, andere NHD & NS meenemen voor de vooraankondiging
- Moet een nationale uitstraling hebben, anders schep je precedenten voor dit soort evenementen elders in het land (inclusief afstemming met alle relevante ministeries)

Bereikbaarheid

- Autoluw als basis (verder uitwerken hoe autoluw in mobiliteitsteam)
- Hanteer STOMP model (stappen, trappen, OV en MaaS. Als laatste wordt de privé auto meegenomen)
- Mogelijk IJ-tunnel en Schellingwoudebrug afsluiten voor autoverkeer (niet voor NHD, openstellen voor fietsers en voetgangers)
- Werkzaamheden aan de weg alleen in overleg
- Knooppunt De Nieuwe meer heeft een Zuidasdok bouwterrein in juni 2025 op een deel van de ring, daaromheen kunnen geen evenementen plaatsvinden, daarnaast moet het bouwterrein bereikbaar blijven

Evenement

- Organiseer de grootste evenementen nabij de trein- en busstations
- Benut binnen (of buiten)ring voor evenementen en publiek, houd andere ring zoveel mogelijk vrij voor NHD, bussen en fietsers
- Festiviteiten op andere locaties dan de RING alleen in overleg
- Voldoende ambtelijke capaciteit (zal waarschijnlijk beroep gedaan moeten worden op groot aantal vrijwilligers onder collega ambtenaren)
- Voldoende verkeersregelaars
- Sterk projectteam met veel aandacht voor mobiliteit, veiligheid en crowd-management
- Verantwoordelijkheid moet juridisch goed uitgezocht en belegd worden bij Gemeente Amsterdam tot overdracht in de nacht van zondag op maandag.

NHD

- Personeel moet in het weekend naar Amsterdam kunnen komen
- Ziekenhuizen (met name met regio functie) moeten goed bereikbaar blijven
- Houd op- en afritten vrij voor NHD en bereikbaarheid evenementen
- NHD moeten hun aanrijtijden behouden
- 2 rijstroken beschikbaar voor NHD (2 richtingen, waar geen evenementen plaatsvinden)

Bijlage 3 – Risico's bij volledige A10- afsluiting

Nood & Hulpdiensten

- Bereikbaarheid evenementen
- Bereikbaarheid binnen stad
- Bereikbaarheid gebied ten noorden van Amsterdam
- Aanrijdtijden niet halen
- Ziekenhuizen niet bereikbaar

Bereikbaarheid

- Drukte (infarct) op alternatieve wegen buiten Amsterdam
- Drukte (infarct) wegen in de stad S100 ○ Weesperstraat-IJ-tunnel-Nieuwe Leeuwarderweg ○ Gooiseweg etc.
- Noordkant heeft weinig OV
- Bereikbaarheid Schiphol & Havengebied
- TBGN's tram zijn nog niet gepland
- Treinvrije periodes NS/ProRail zijn nog niet gepland voor juni 2025 (planning wordt gedaan in november 23)

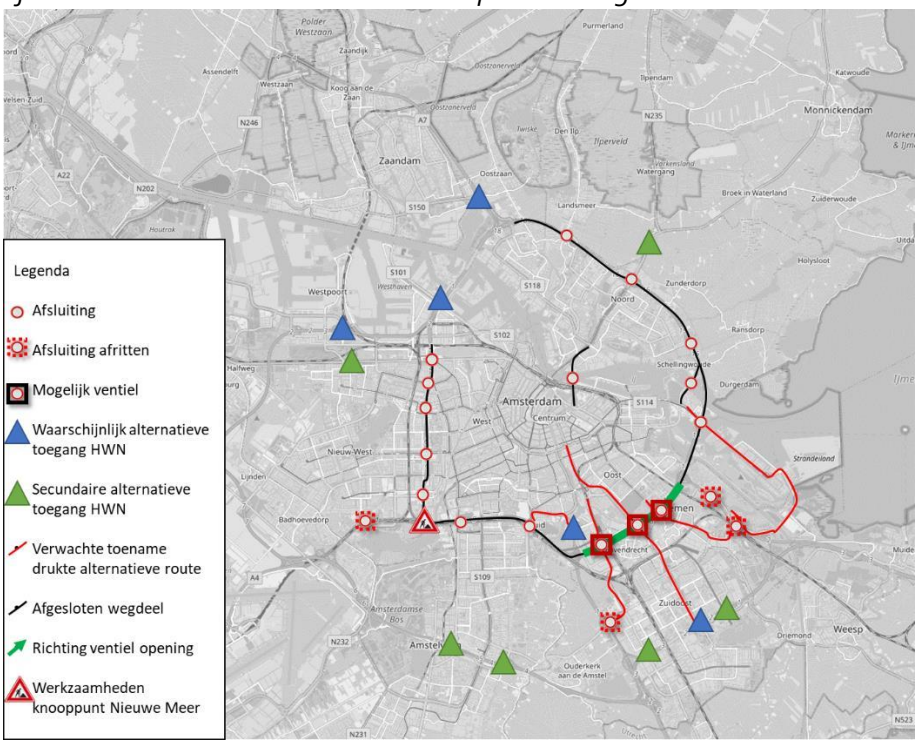
Evenement zelf

- Bereikbaarheid te organiseren evenementen
- Logistiek van de stad (bevoorrading winkels e.d.) (conform Koningsdag in de binnenstad)
- Logistiek omgeving stad (denk aan beperking verkeer tussen Noord-Holland boven A'dam en rest van het land)
- Andere evenementen
- Communicatie: het bereiken van buitenlandse toeristen (met bestemming Amsterdam of strand)
- Capaciteit bemensing (denk aan verkeersregelaars, heel veel nodig)
- Korte opbouwtijd (max 12 uur) evenementen (inclusief opstapeling van verkeer voor en na rondom de toeritten)
- Doordat er nog nooit op zon grote schaal een evenement is gebeurt, zijn er risico's die niet van te voren ingecalculeerd kunnen worden.

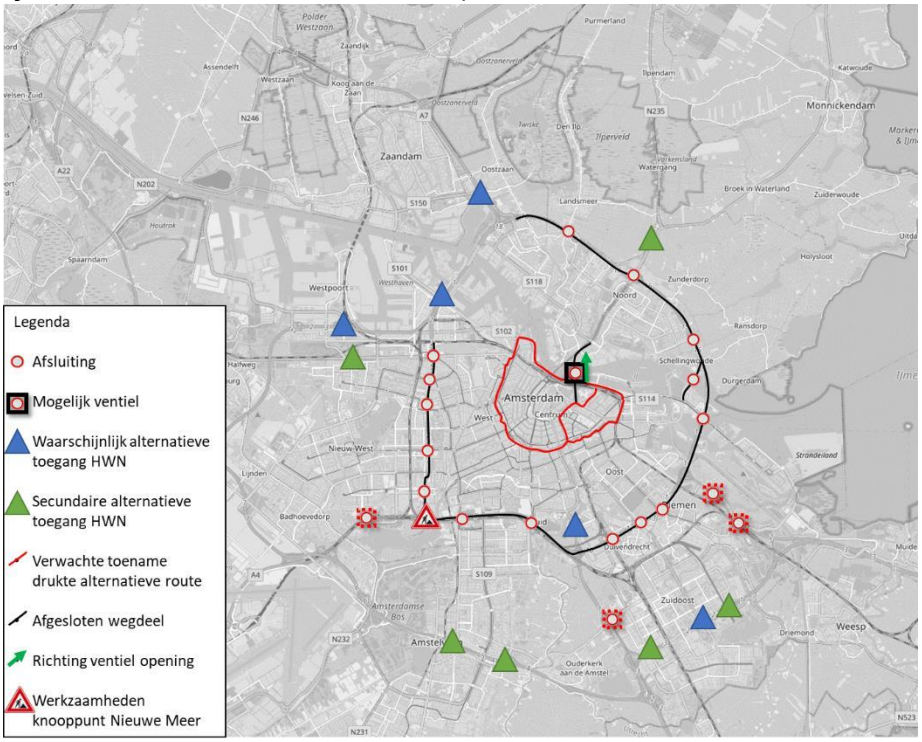
Bijlage 4: Uitwerking maatregelen

Scenario 1

Bij drukte in Amsterdam Oost: A10 Oost open voor uitgaand verkeer

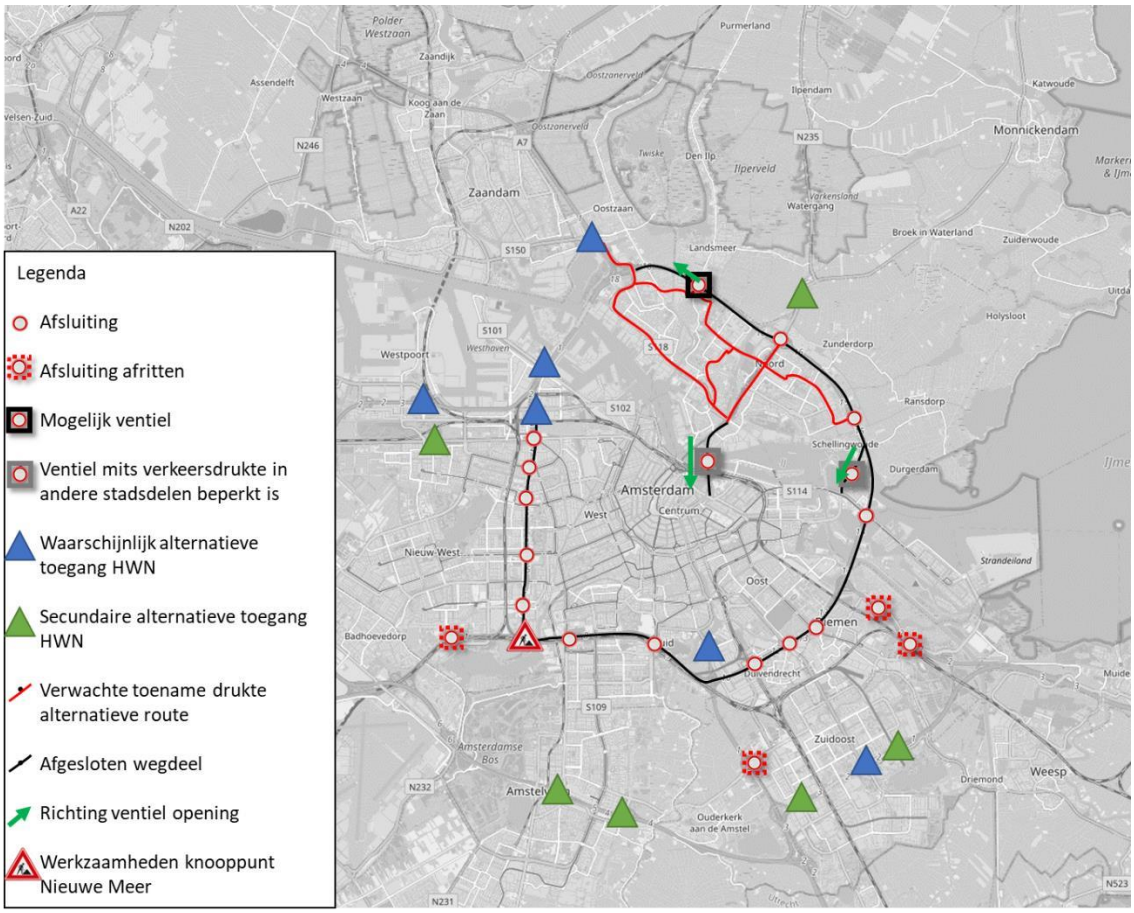


Bij drukte Amsterdam Centrum: IJtunnel open voor verkeer



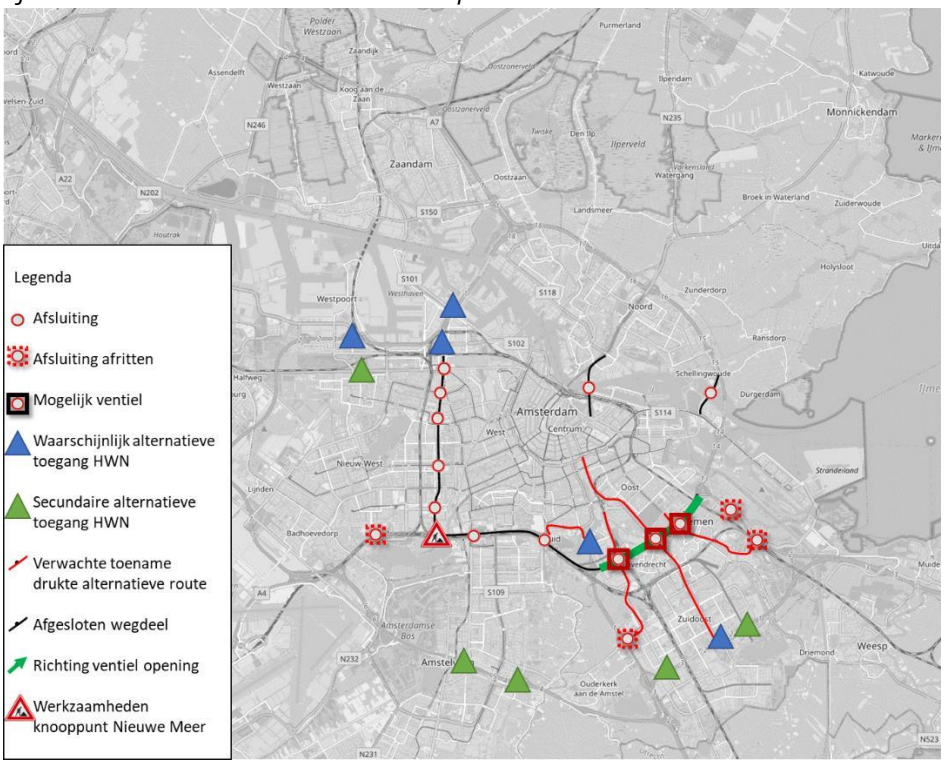
Bij drukte Amsterdam Noord

Specifiek bij drukte in Stadsdeel Noord kan gekozen worden om de Schellingwouderbrug en/of de IJtunnel weer open te stellen. De IJtunnel en Schellingwouderbrug komen uit in andere drukke delen van de stad. Deze ventielen kunnen in dit scenario ALLEEN worden ingezet als alleen drukte optreedt in Amsterdam Noord, en drukte in de stadsdelen centrum en oost beperkt zijn

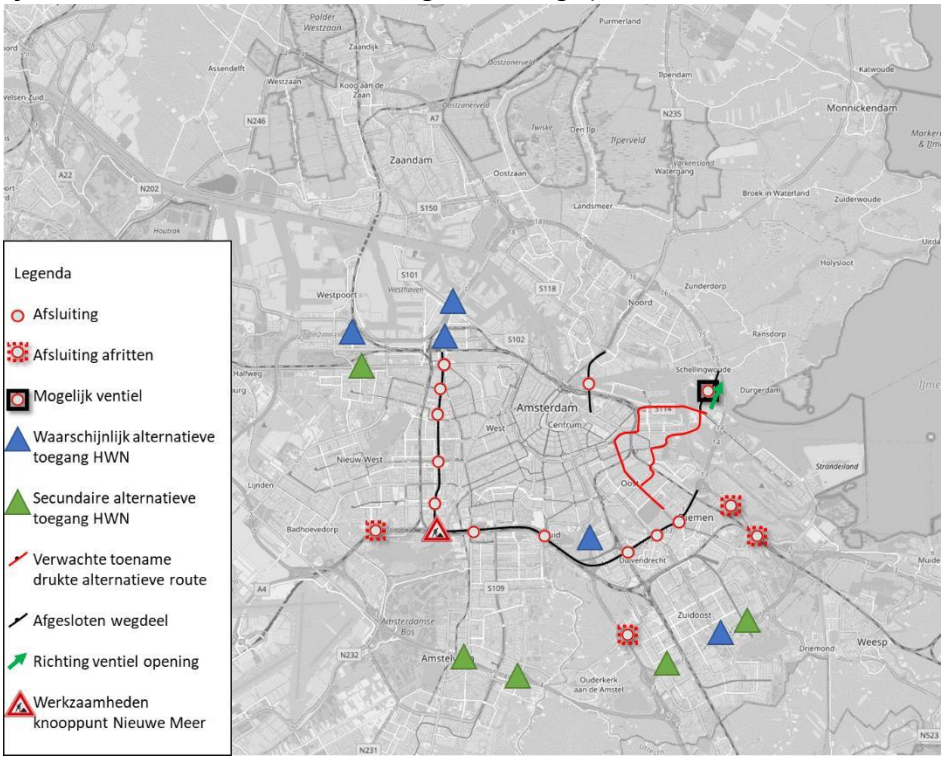

Legenda
Afsluiting
Afsluiting afritten
Mogelijk ventiel
Ventiel mits verkeersdrukte in andere stadsdelen beperkt is
Waarschijnlijk alternatieve toegang HWN
Secundaire alternatieve toegang HWN
Verwachte toename drukte alternatieve route
Afgesloten wegdeel
Richting ventiel opening
Werkzaamheden knooppunt Nieuwe Meer
Zaandam
Amsterdam
Monnickendam
Westpoort
Nieuw-West
Oost
Zuidoost
Weesp
Zunderdorp
Ransdorp
Durgerdam
Landsmeer
Oostzaan
Ilpendam
Purmerland
Katwoude
Holysloot
Zuiderwoude
Broek in Waterland
Badhoevedorp
Amsterdamse Bos
Ouderkerk aan de Amstel
Driemond
Strandeiland
Ilperveld
Den Ilp
Twiske
Oostzanerveld
Westzaan
Assendelft
Koog aan de Zaan
Zaandijk
Polder Westzaan
Westhaven
Watergang
Varkensland
Schellingwoude
Duivendrecht
Muide
Uitdam
Ijme
N246
N202
A22
A7
N235
S150
S101
S102
S114
S109
N232
N231
N523

Scenario 2

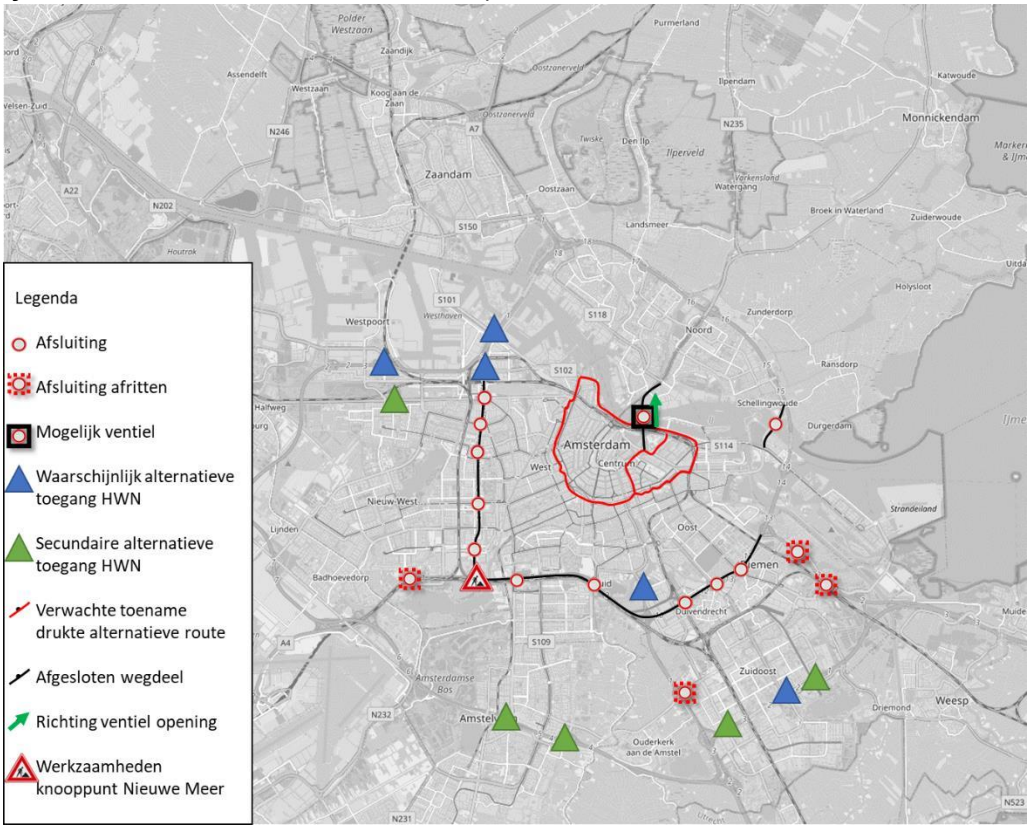
Bij drukte in Amsterdam Oost: A10 Oost open voor verkeer



Bij drukte in Amsterdam Oost: Schellingwouderbrug open voor verkeer



Bij drukte in Amsterdam Centrum: IJtunnel open voor verkeer



Gemeente
Amsterdam

A'dam 750

Ring A10 als evenemententerrein, kan dat?

Gemaakt door: Verkeer & Openbare Ruimte, in samenwerking met de politie en RWS

5/10/23

Introductie

- Amsterdam bestaat 750 in 2025
- Amsterdam wil als hoofdstad van Nederland dit samen met het land vieren door een feest te geven op de A10
- Er is gevraagd aan V&OR om een haalbaarheidsstudie te doen voor dit evenement
- Het is een unieke situatie en daarmee een unieke vraag. Er zijn geen referentieperiodes om aan te spiegelen.
- Een team bestaande uit mobiliteitsspecialisten van Gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en de Nood& Hulpdiensten was hiervoor samengesteld.
- Het overall advies staat in de eerste sheet, daarna volgt een nadere toelichting
- Rijkswaterstaat heeft besloten om een eigen advies te geven.
- Cijfers die gebruikt zijn in dit rapport komen vanuit NDW, Tomtom. Berekeningen zijn opgesteld door Gemeente Amsterdam en gevalideerd door collega's van RWS.

Advies

- V&OR adviseert **negatief** op de verschillende scenario's voor dit evenement. Door het afsluiten van de Ring A10 ontstaat veel druk op andere wegen in en rond de stad. De verkeersmodelberekeningen laten zien dat dit in een ideaalsituatie net zou kunnen qua doorstroming. Er is in de praktijk echter zeer zelden sprake van een ideaalsituatie. Ongelukken (zeker bij een grotere drukte) en tunnelsluitingen vormen een reëel risico, dat door de beperkte restcapaciteit niet opgevangen kan worden. Er is dus een reële kans op lange files op de andere wegen, een risico dat we niet kunnen mitigeren. Recente ervaringen rond Keti Koti/afsluiting ring A10 noord/knip Weesperstraat, en afsluiting A9 onderschrijven deze risico's.

- Indien er wordt gekozen om dit evenement toch te houden, lijkt optie 2 de best werkbare optie, mits er aan alle randvoordwaarden (zie bijlage 1) wordt voldaan. Ook daarna blijven de risico's bestaan die bij het vorige punt beschreven zijn.

- Optie 1 is niet haalbaar voor Gemeente Amsterdam.

- Optie 3 en 4 zijn vanuit veiligheidsoogpunt door de politie ontraden en daarmee niet haalbaar: te veel mensen op een te klein stuk ring

- De politie heeft meegeschreven in dit document en staat achter de mobiliteits-randvoorwaarden die geschetst zijn in de bijlage.

Denkbare scenario's

1. **Ring A-10 volledig gesloten**
   - Makkelijk communiceerbaar
   - Hele ring beschikbaar voor fietsers en evenementen
   - Al het verkeer van en naar Noord Holland via A9, te weinig capaciteit en te kwetsbaar
   - Er zijn meerdere wegbeheerders
2. **Ring A-10 gesloten met uitzondering verbinding A8-Coentunnel-A5**
   - Coentunnel beschikbaar als alternatief als Velser- en Wijkertunnel niet beschikbaar zouden zijn
   - Zonder dit stukje A-10 is A9 enige alternatief voor verkeer van en naar Noord Holland
   - Zeer kwetsbaar netwerk
3. **Ring A-10 gesloten m.u.v. A-10 Noord (verbinding A1-A8 en A1-A5 via Ring Noord)**
   - Betere bereikbaarheid Noord Holland
   - Ring Noord komt vast te staan (& heeft tegenovergestelde beleving van feestvreugde
4. **Een deel van de A10- Zuid (kleine verbinding) openstellen**
   - afsluiting is al vaker gedaan
   - Te weinig ruimte voor evenement
5. **Feesten elders in de stad en niet op de A10**

1



2



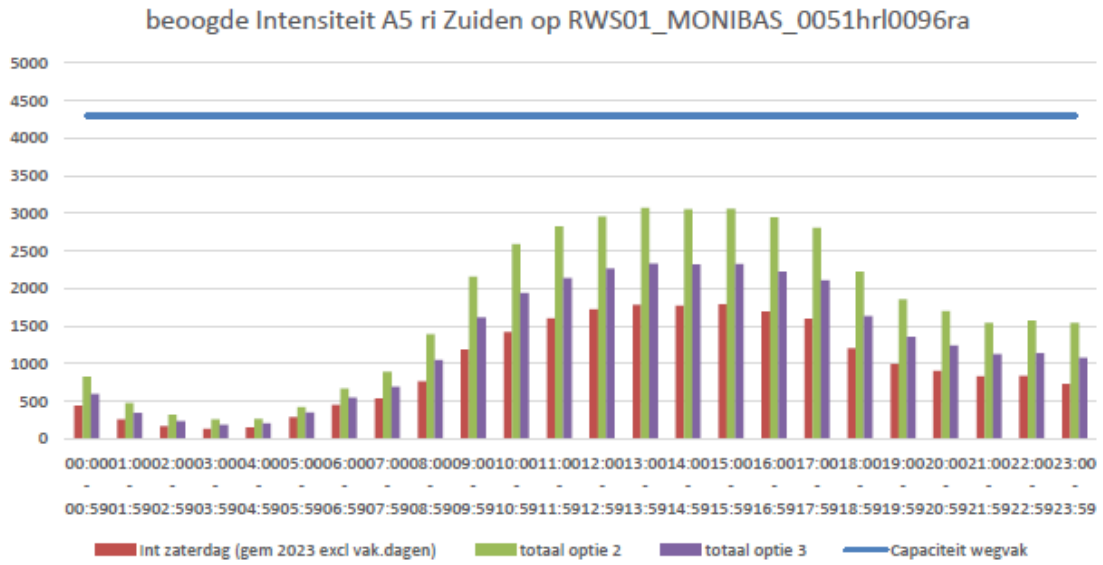
3



Scenario's 2&3 zijn verder uitgewerkt;

Scenario 2 & 3 de berekeningen:

- Gebruikte data van RWS (telpunten) en herkomst van tomtom op elkaar gelegd zodat de intensiteiten kunnen worden afgeleid per wegvak.
- Grafieken tonen theoretische afname verkeer op regionale wegen door maximale beperking bestemmingsverkeer Amsterdam.
- In deze grafiek is een forse reductie als gevolg van geen bestemmingsverkeer Amsterdam (enkel regionaal doorgaand verkeer) en het beoogde gebruik geprojecteerd. Dit is een **theoretisch** maximum dat we kunnen bereiken.
- Er is wel een behoorlijke vermeerdering van het verkeer waarbij incidenten waarschijnlijker worden.
- Alle andere snelwegen zijn te vinden in bijlage 2.



Netwerk is zeer kwetsbaar met een gesloten A10:

- Er is geen alternatief voor zowel de A9 als A5 bij ongelukken & tunnelincidenten.
- Het is een kwetsbaar netwerk en er zijn beperkte alternatieve routes om verkeer te spreiden bij incidenten.
- Er is bestemmingsverkeer binnen Amsterdam en daarnaast moeten onder andere de NHD naar Amsterdam kunnen komen; de berekeningen laten zien dat er weinig ruimte is (op sommige stukken zelfs geen ruimte, zie bijlage 2).
- Communicatie (in elke vorm) moet heel ver gaan om dit evenement mogelijk te maken (kosten niet meegenomen in kosten overzicht).

Risico's

Nood & Hulpdiensten

1. Bereikbaarheid evenementen
2. Bereikbaarheid binnen stad
3. Bereikbaarheid gebied ten noorden van Amsterdam
4. Aanrijdtijden niet halen

Bereikbaarheid

1. Drukte (infarct) op alternatieve wegen buiten Amsterdam
2. Drukte (infarct) wegen in de stad S100
    1. Weesperstraat-IJ-tunnel-Nieuwe Leeuwarderweg
    2. Gooiseweg etc.
3. Noordkant heeft weinig OV
4. Bereikbaarheid Schiphol & Havengebied
5. TBGN's tram zijn nog niet gepland
6. Treinvrije periodes NS/ProRail zijn nog niet gepland voor juni 2025 (planning wordt gedaan in november 23)

Evenement zelf

1. Bereikbaarheid te organiseren evenementen
2. Logistiek van de stad (bevoorrading winkels e.d.)
3. Logistiek omgeving stad (denk aan beperking verkeer tussen Noord-Holland boven A'dam en rest van het land)
4. Andere evenementen
5. Communicatie: het bereiken van buitenlandse toeristen (met bestemming Amsterdam of strand)
6. Capaciteit bemensing (denk aan verkeersregelaars, heel veel nodig)
7. Korte opbouwtijd (max 12 uur) evenementen (inclusief opstapeling van verkeer voor en na rondom de opritten)
8. Doordat er nog nooit op zon grote schaal een evenement is gebeurt, zijn er risico's die niet van te voren ingecalculeerd kunnen worden.

Verantwoordelijkheid

- Het beschikbare stuk A10 (mits optie 2) blijft onder de verantwoordelijkheid van de huidige wegbeheerders.
- Het afgesloten deel van de A10 wordt vrijdag ~19.30u formeel overgedragen aan Gemeente Amsterdam en ,na inspectie, schade vrij en schoon opgeleverd aan Rijkswaterstaat.
  Uiterlijk maandag 3.00u.
- Gemeente Amsterdam voert het omgevingsmanagement uit voor dit evenement.
- **Gemeente Amsterdam organiseert het event op de ring en is verantwoordelijk voor de invulling. Deze invulling wordt ook aan de veiligheidspartners voorgelegd om er voor te zorgen dat vanuit het oogpunt van veiligheid en crowd management de invulling mogelijk is.**
- Het stukje wat in Duivendrecht ligt moet besproken worden met Ouder-Amstel

1e inschatting van de kosten op mobiliteitsmaatregelen (2mln euro)

- Gebaseerd op koningsdag inzet X2,5 , komt inzet verkeersregelaars rond de **200k**
- Materialen inclusief digitale ondersteuning (livecrowd, ov9292) ingeschat op **500k**
- Busvervoer naar A10 (gebaseerd op ervaring) **300k**
- **Mobiliteitsteam ingeschat (0,5FTE RWS, 0,5FTE NHD, 1FTE GA) over de periode van 1 nov 23-1 juli 25 =250k**
- **Operationele kosten sluiting A10 voor gehele A10 gebaseerd op kosten van ZuidAsdok weekend sluitingen (x8) = 240k**
- Risico post 500k
- Totaal ongeveer 2 miljoen euro

NB: De exacte kosten zijn zeer moeilijk in te schatten zonder te weten welke activiteiten er gaan plaatsvinden.

Bijlage 1 – Randvoorwaarden

1 van 2 Randvoorwaarden

Communicatie:

1. Te communiceren welk verkeer wel en niet mogelijk/gewenst is (er moet gestuurd worden op **minimaal 50% minder verkeer** op het hoofdnetwerk)
2. Alternatieven te benoemen (routes, andere middelen van vervoer) en aanbieden
3. Mensen op te roepen Amsterdam te mijden (tenzij ze mee willen vieren)
4. Bewoners en bedrijven in Noord-Holland vroegtijdig te adviseren dit weekend niet te reizen als het niet noodzakelijk is
5. Logistieke bedrijven vroegtijdig mee te nemen
6. Omliggende gemeente, provincie, GVB, Connexion, EBS, andere NHD & NS meenemen voor de vooraankondiging
7. Moet een nationale uitstraling hebben, anders schep je presidenten voor dit soort evenementen elders in het land

Bereikbaarheid

1. Autoluw als basis (verder uitwerken hoe autoluw) (in mobiliteitsteam)
2. Hanteer STOMP model (stappen, trappen, OV en MaaS. Als laatste wordt de privé auto meegenomen)
3. IJ-tunnel en Schellingwoudebrug afsluiten voor autoverkeer (niet voor NHD, openstellen voor fietsers en voetgangers)→ businzet mogelijk noodzakelijk
4. Werkzaamheden aan de weg alleen in overleg
5. Knooppunt Nieuwe meer heeft een Zuidasdok bouwterrein in juni 2025 op een deel van de ring, daarom heen kunnen geen evenementen plaatsvinden, daarnaast moet het bouwterrein bereikbaar blijven

2 van 2 Randvoorwaarden

Evenement:

1. Organiseer de grootste evenementen dichtbij de trein- en busstations
2. Breng zones in kaart waar je iets kan en wil organiseren.
3. Benut binnen (of buiten)ring voor evenementen en publiek, houd andere ring zoveel mogelijk vrij voor NHD en fietsers
4. Festiviteiten op andere locaties dan de RING alleen in overleg
5. Voldoende ambtelijke capaciteit (zal waarschijnlijk beroep gedaan moeten worden op groot aantal vrijwilligers onder collega ambtenaren)
6. Voldoende verkeersregelaars
7. Sterk projectteam met veel aandacht voor mobiliteit, veiligheid en crowdmanagement
8. Verantwoordelijkheid moet juridisch goed uitgezocht en belegd worden bij Gemeente Amsterdam tot overdracht in de nacht van zondag op maandag.

NHD

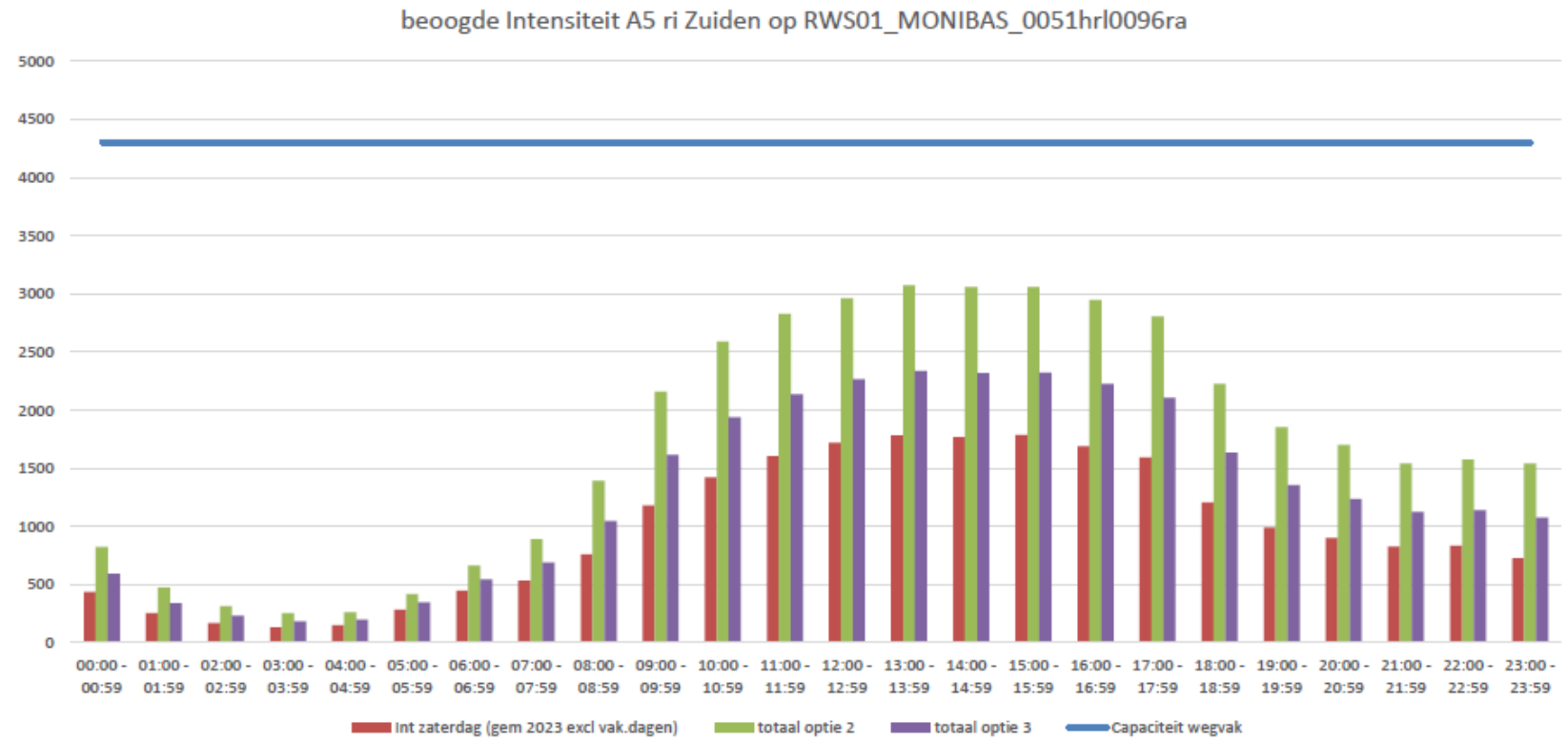
1. Personeel moet in het weekend naar Amsterdam kunnen komen
2. Ziekenhuizen (met name met regio functie) moeten goed bereikbaar blijven
3. Houd op- en afritten vrij voor NHD en bereikbaarheid evenementen
4. NHD moeten hun aanrijtijden behouden (mogelijk moeten er steunpunten opgezet worden naast de standaardplekken)
5. 2 rijstroken beschikbaar voor NHD (2 richtingen, waar geen evenementen plaatsvinden)
6. Voldoende capaciteit

Bijlage 2 –
intensiteiten berekeningen

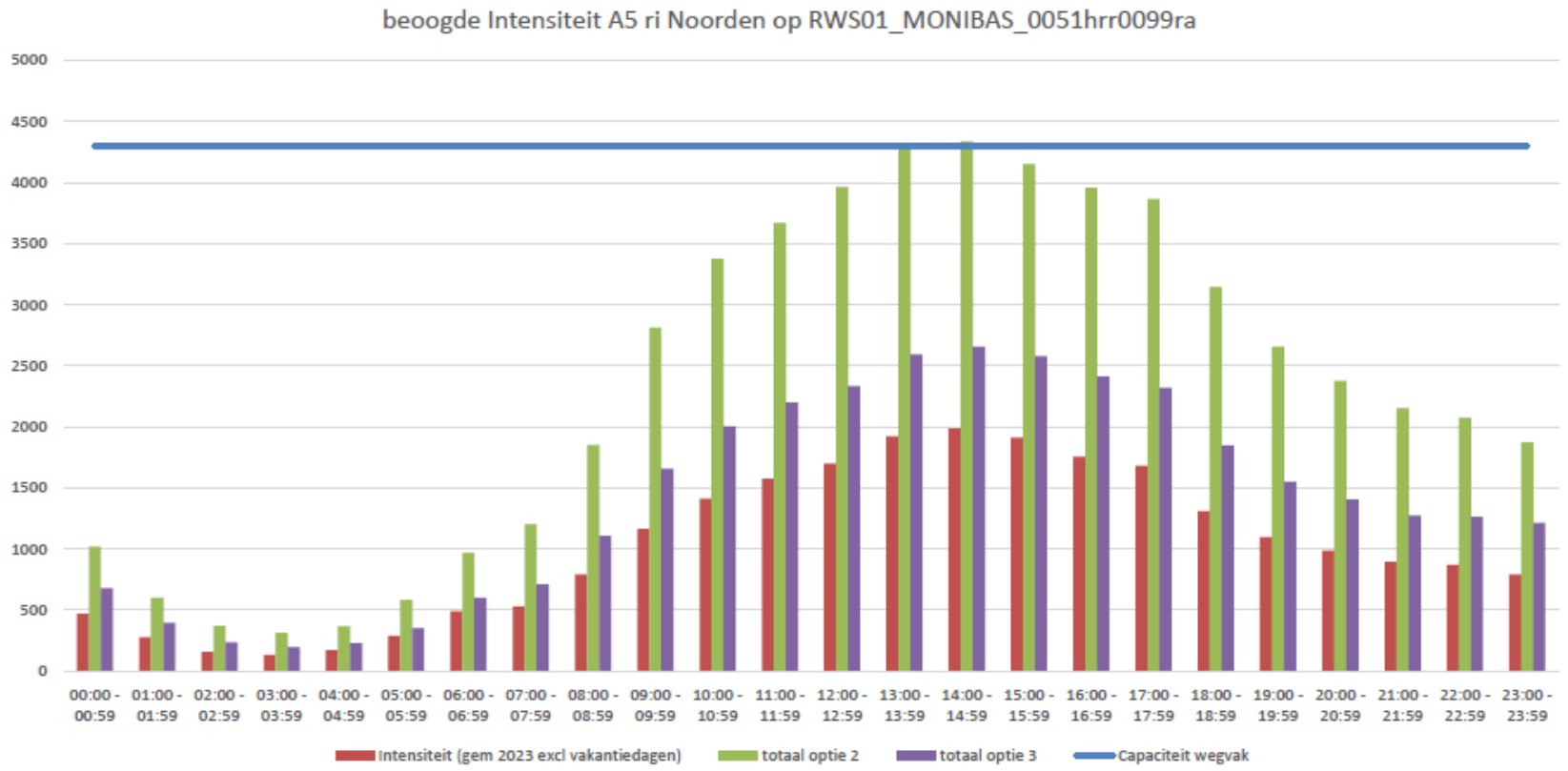
Uitgangspunten Berekeningen

- Geen Verkeer op de A10
- Geen Verkeer dat Amsterdam in/uit gaat
- Enkel doorgerekend met doorgaand verkeer
- Capaciteit A5 (2 rijstroken 4300 mvt/u)
- Capaciteit A9 (3 rijstroken 6400 mvt/u)
- Capaciteit tunnel (2 rijstroken 4200 mvt/u)
- Sources: RWS, tomtom en Gemeente Amsterdam

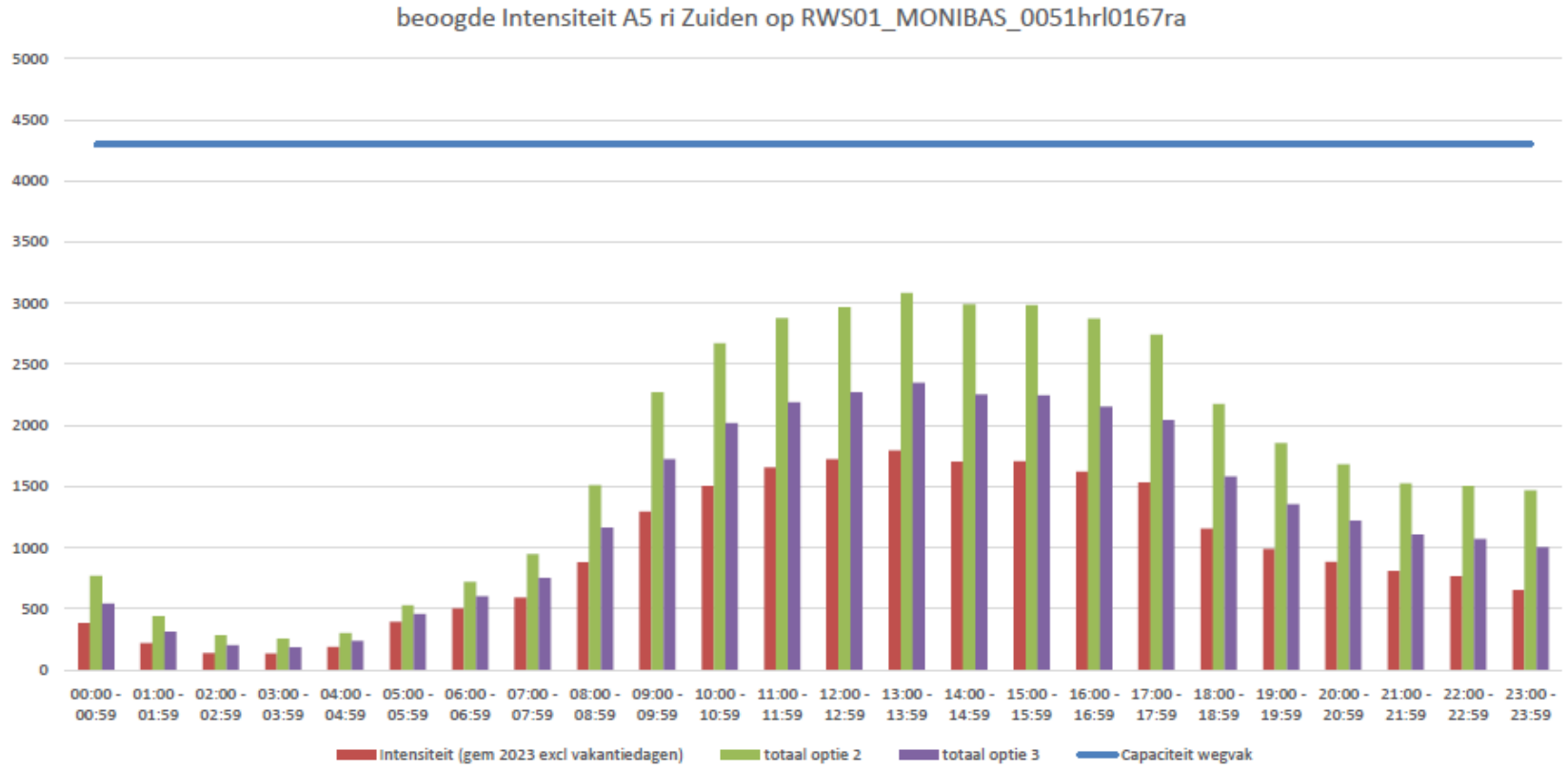
A5 naar het Zuiden



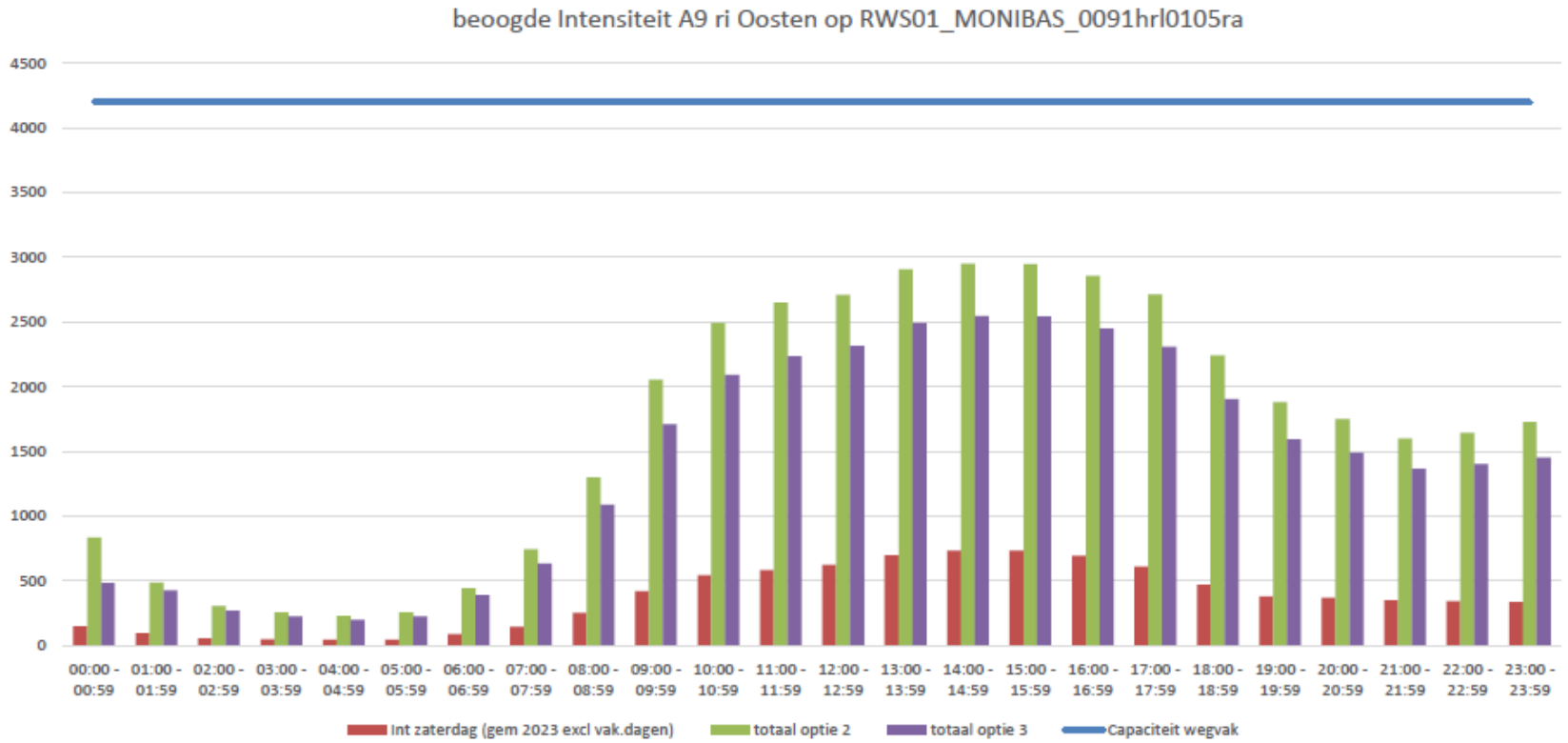
A5 naar het Noorden (knooppunt raasdorp)



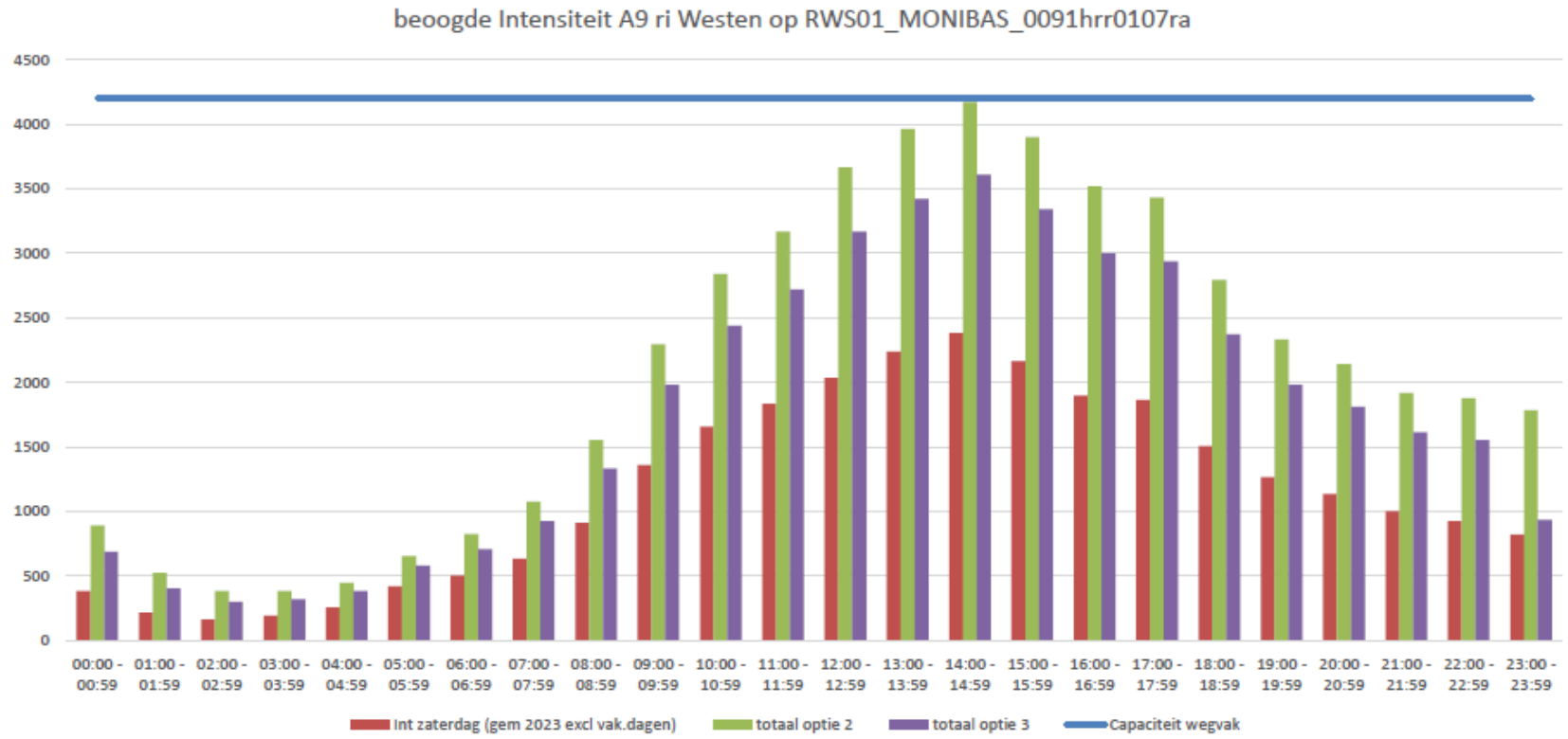
A5 richting Zuiden (basisweg)



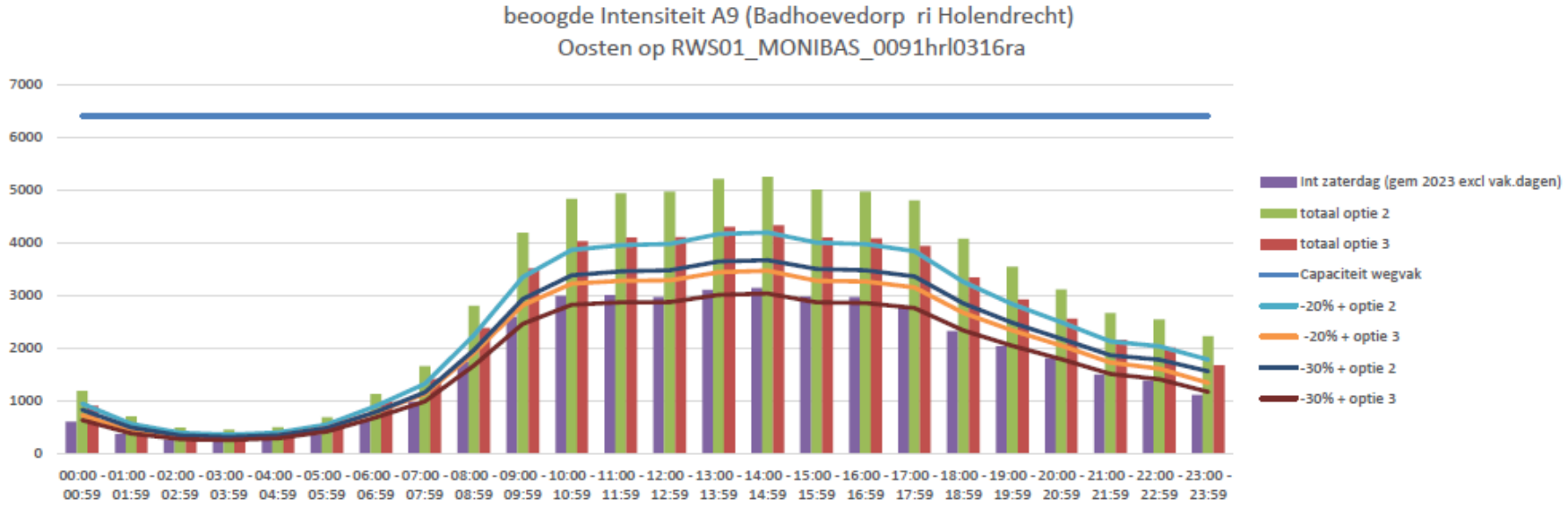
Gaasperdammertunnel richting Oosten



Gaasperdammertunnel richting Westen



A9 van Badhoevedorp richting Holendrecht



A9 van Holendrecht richting Badhoevedorp

