



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Nota van Uitgangspunten
**7: Zeilstraat/
Heemstedestraat**

Onderdeel van de planstudie Verbetering
Westelijke Tramlijnen.

16 december 2013

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel	6
1.3	Aanpak	6
1.4	Samenhang andere projecten	6
2	Analyse en probleemstelling	8
2.1	Beleidskader Hoofdnetten	8
2.2	Mobiliteitsaanpak Amsterdam	10
2.3	Verkeersintensiteiten	10
2.4	Verkeersveiligheid	11
2.5	Ruimtelijk beeld	13
2.6	Voetgangers (incl. verblijfsfunctie)	13
2.7	Fietzers	14
2.8	Openbaar vervoer	14
2.9	Autoverkeer	16
3	Ontwerpverkenning	18
3.1	Afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van de Westlandgracht.	18
3.2	Verbetering tramdoorstroming Heemstedestraat tussen Westlandgracht en Hoofddorpplein.	18
3.3	Haltesituatie Hoofddorpplein.	20
3.4	Situatie Zeilstraat nabij Baarsstraat.	22
3.5	Haltesituatie in de Zeilstraat.	22
3.6	De overige delen van de Zeilstraat en Hoofddorpplein.	24
4	Uitgangspunten voor het ontwerp	25
4.1	Uitgangspunten Heemstedestraat tussen Hoofddorpplein en Westlandgracht	25
4.2	Uitgangspunten Zeilstraat	25
	Geraadpleegde organisaties	27
	Literatuur	28

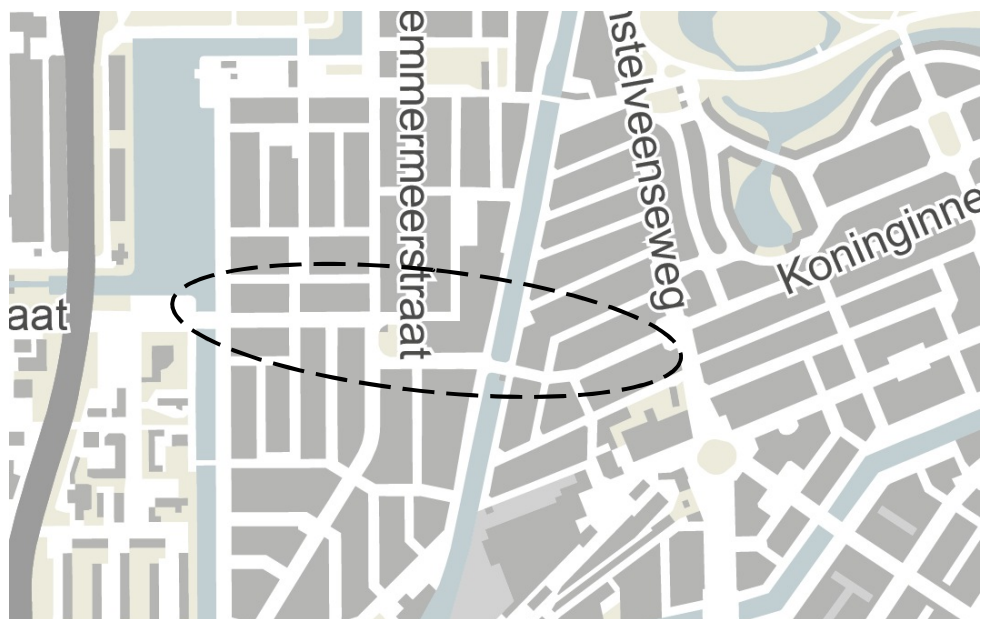
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Verkenningenstudie Verbetering Westelijke Tramlijnen is geconcludeerd dat er op het tracé Zeilstraat - Heemstedestraat maatregelen nodig zijn om de doorstroming van de Westelijke Tramlijnen (hier lijn 2) te verbeteren. Dit onderdeel van het project Verbetering Westelijke Tramlijnen bevindt zich inmiddels in de uitgangspuntenfase (planstudie).

In de verkenningenstudie is voor deze locatie geconcludeerd dat de afwikkeling van trams te wensen over laat.

De benodigde aanpassingen leiden tot een (gedeeltelijke) reconstructie van delen van de Zeilstraat en de Heemstedestraat. Bij een reconstructie dient, conform het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI) voorafgaand aan het ontwerp, eerst een Nota van Uitgangspunten (NvU) te worden opgesteld (fase 2: Uitgangspuntenfase). In deze uitgangspuntenfase wordt vastgelegd welke wensen en eisen er vanuit de stakeholders leven. Onderzoeken en visie leiden tot de Nota van Uitgangspunten (NvU), die wordt afgestemd met de stakeholders. De NvU wordt in overleg met de gebiedsbeheerder en andere belanghebbenden (bijvoorbeeld Stadsregio Amsterdam, stadsdeel Zuid, DIVV, etc) opgesteld. De NvU wordt bestuurlijk vastgesteld.



Figuur 1: Plangebied

1.2 Doel

De NvU heeft de volgende doelen:

- Invulling geven aan de bevoegdheid van de centrale stad: functioneel beheer hoofdnetten (auto, OV en fiets), verantwoordelijk voor vervanging en reconstructie van het Hoofdnet Auto en het stimuleren van de kwaliteit van de openbare ruimte.
- De inrichtingseisen bestuurlijk vaststellen.
- Een toetsingskader maken voor de volgende fases, inclusief het PvE en het ontwerp.

1.3 Aanpak

Om te komen tot de NvU wordt een aantal stappen doorlopen. Allereerst vindt in hoofdstuk 2 een analyse plaats van de huidige situatie, de knelpunten en de wensen. Uit diverse overleggen met de verschillende betrokkenen, bestaande onderzoeken en het onderzoeken van de huidige situatie op diverse gebieden zijn deze knelpunten en wensen naar voren komen.

Door middel van een ontwerpverkenning wordt gekeken of aan alle wensen tegemoet gekomen kan worden en of eventuele knelpunten kunnen worden opgelost. De consequenties van de verschillende wensen worden hierbij in beeld gebracht. Als blijkt dat niet alle wensen te realiseren zijn, wordt een afweging en keuze gemaakt uit de verschillende mogelijkheden. Deze keuze resulteert in een voorkeursvariant en de bijbehorende uitgangspunten en randvoorwaarden voor de reconstructie.

Na het opstellen van de NvU wordt deze eerst behandeld in de stadsdeel verkeerscommissie en daarna in de centrale verkeerscommissie. Vervolgens vindt inspraak en bestuurlijke besluitvorming plaats, met de uiteindelijke vaststelling van de NvU door B&W.

1.4 Samenhang andere projecten

In de nabije omgeving van de Zeilstraat en Heemstedestraat spelen diverse projecten. Hieronder worden deze plannen kort besproken.

Fietsroute Museumlijn-Schinkel

Vanuit Amstelveen ligt er een regionale fietsroute langs de Museumtramlijn richting Sloterkade/Baarsjesweg. De GVB-remise Havenstraat onderbreekt deze logische route, waardoor veel fietsverkeer via Baarsstraat en Zeilstraat naar de Sloterkade rijdt.

Ontwikkeling Havenstraatterrein

Voor het Havenstraatterrein worden plannen ontwikkeld; gezien het intensievere gebruik is het wellicht nodig ingrepen in de autocirculatie te doen (een van de ingrepen zou kunnen zijn het omdraaien van de rijrichting voor autoverkeer in de Baarsstraat).

Het plan bevindt zich nog niet in de uitvoeringsfase, waardoor eventuele ingrepen nog niet duidelijk zijn.

Reconstructie Amstelveenseweg tussen Zeilstraat en Stadionplein.

In het kader van groot onderhoud wordt in de komende jaren de Amstelveenseweg tussen Zeilstraat en Stadionplein aangepakt. Maatregelen die tijdens deze aanpak worden doorgevoerd kunnen hun weerslag hebben op de omgeving. Er zijn nog geen concrete, vastgestelde plannen.

Verbetering Westelijke Tramlijnen

Uit de verkenningstudie zijn diverse maatregelen gekomen om de Westelijke Tramlijnen (tram 1, 2 en 13) te verbeteren. Deze maatregelen zijn inmiddels gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. Het gaat om maatregelen op het gebied van snelheid, betrouwbaarheid van de dienstuitvoering, verkeersveiligheid, het toegankelijk maken van haltes en het plaatsen van actuele reisinformatie.

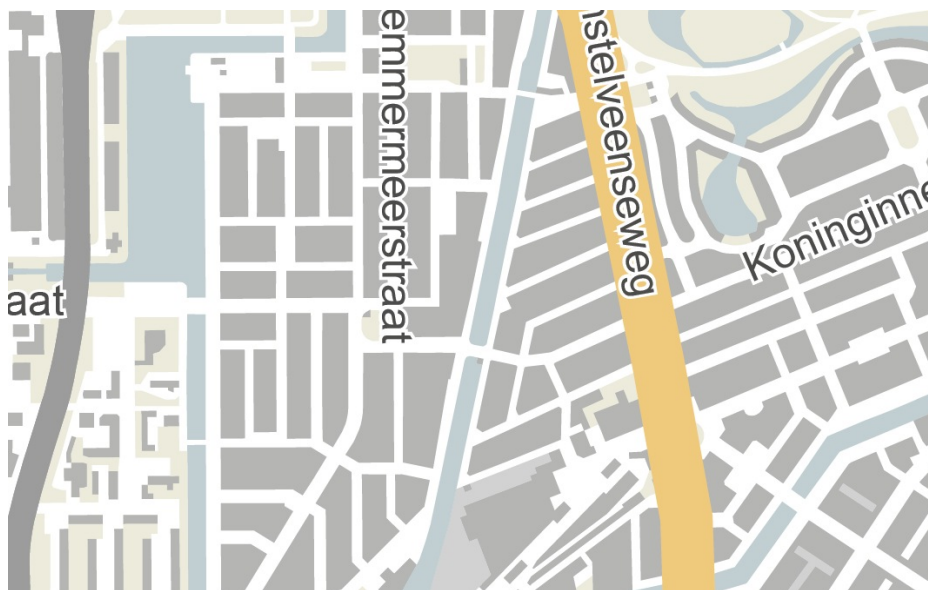
2 Analyse en probleemstelling

In dit hoofdstuk wordt de (omgeving van) de Zeilstraat en de Heemstedestraat beschreven. Voor het ruimtelijk beeld, de voetgangers (incl. de verblijfsfunctie), de fietsers, het openbaar vervoer en de auto wordt de huidige situatie geanalyseerd. Vervolgens zijn de problemen en wensen voor deze route geïnventariseerd. Deze wensen komen voort uit gesprekken met de verschillende betrokkenen (stadsdeel, GVB, verkeerspolitie, Stadsregio Amsterdam, DIVV en DRO) en enkele onderzoeken.

2.1 Beleidskader Hoofdnetten

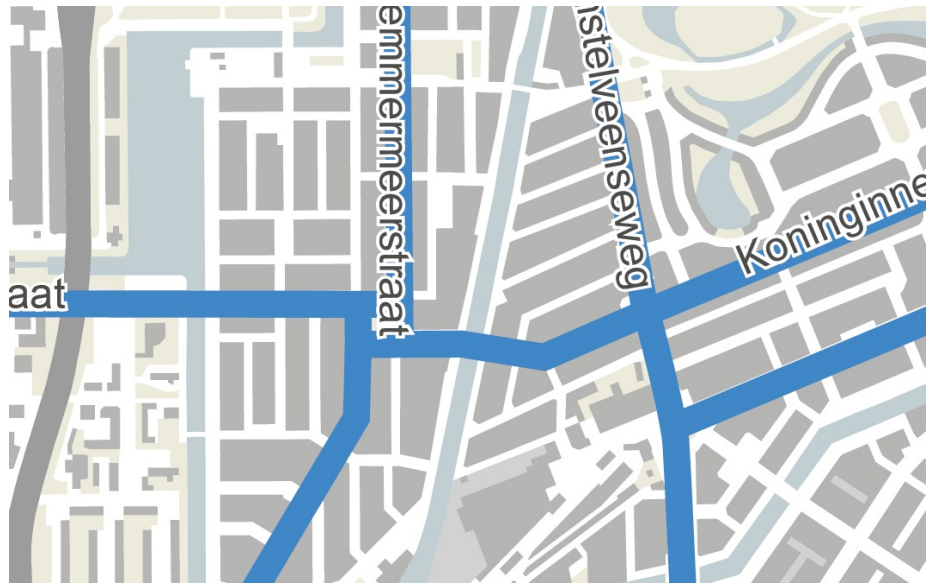
In het Beleidskader Hoofdnetten¹ zijn de Hoofdnetten Auto, OV en Fiets en de bijbehorende kwaliteitseisen vastgelegd.

De Zeilstraat en de Heemstedestraat maken deel uit van zowel Hoofdnet Fiets als Hoofdnet OV.

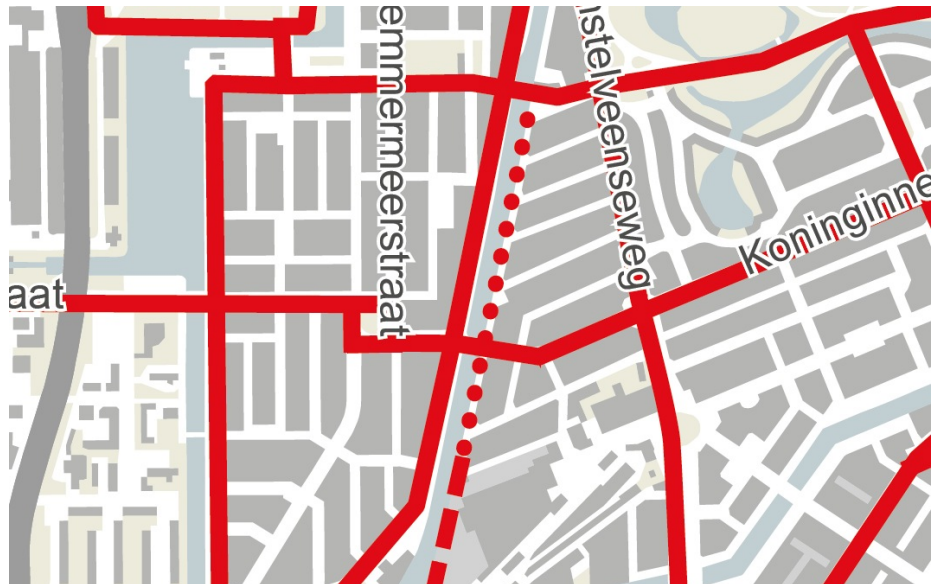


Figuur 2: Hoofdnet Auto

¹ Beleidskader Hoofdnetten, DIVV, 2007.



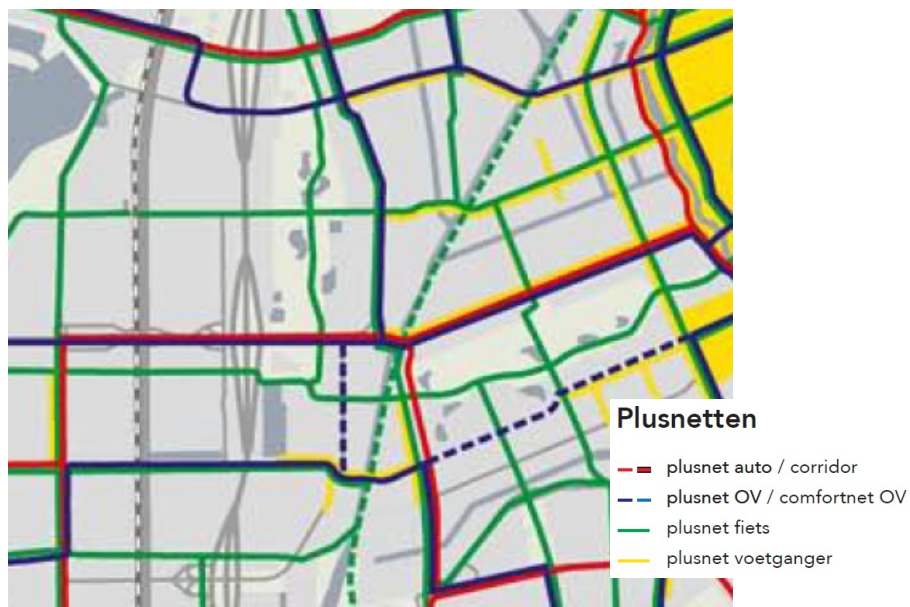
Figuur 3: Hoofdnet Openbaar Vervoer (rail)



Figuur 4: Hoofdnet Fiets

2.2 Mobiliteitsaanpak Amsterdam

Onderdeel van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam zijn de Plusnetten (zie figuur 5), die moeten helpen bij het prioriteren van de verschillende modaliteiten/functies in een straat. De Zeilstraat is plusnet voetganger en plusnet OV; de Heemstedestraat is plusnet OV, plusnet fiets en plusnet voetganger.



Figuur 5: Plusnetten uit de Mobiliteitsaanpak Amsterdam

2.3 Verkeersintensiteiten

De prognoses voor 2020 van DIVV (www.verkeersprognoses.amsterdam.nl) geven de volgende cijfers:

	2008	2020	2030
<u>Zeilstraat</u>			
- in oostelijke richting	928	876	869 mvt/ 2 uurs avondspits
- in westelijke richting	894	969	987 mvt/ 2 uurs avondspits
<u>Heemstedestraat</u>			
- in oostelijke richting	736	811	814 mvt/ 2 uurs avondspits
- in westelijke richting	613	773	801 mvt/ 2 uurs avondspits

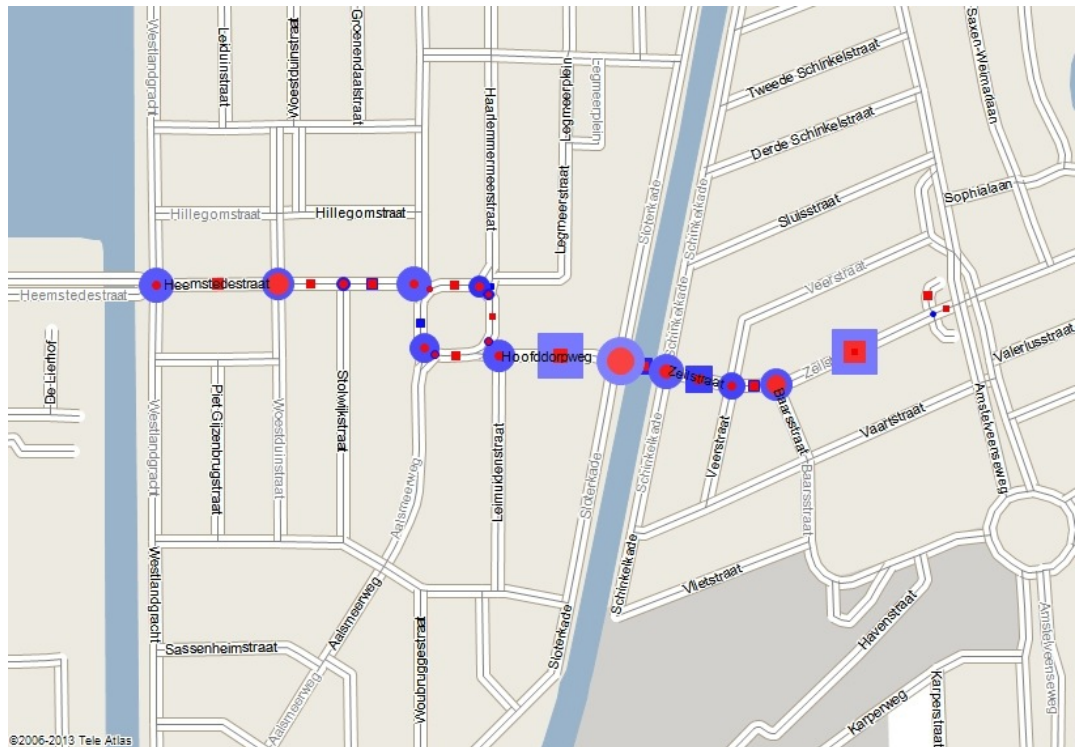
2.4 Verkeersveiligheid

Analyse huidige situatie

Duurzaam Veilig

De Zeilstraat, Hoofddorppweg, Hoofddorpplein en Heemstedestraat zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur.

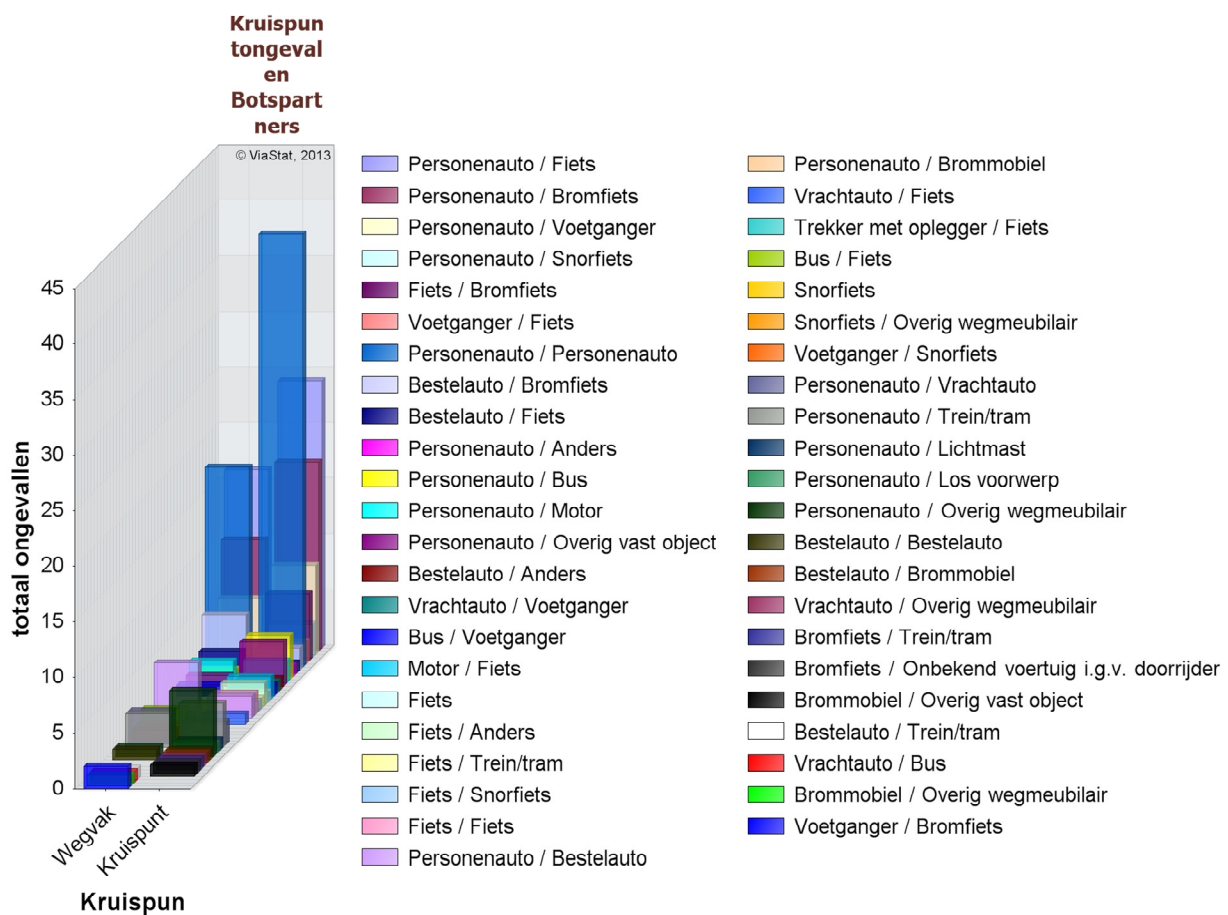
Ongevallen



Totaal aantal ongevallen in de periode 2001-2012 (excl. Kruising Amstelveenseweg).

OMSTANDIGHEDEN / JAAR

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2001	43	15	1	0	1	14	28
2002	28	10	0	0	0	10	18
2003	17	9	2	0	2	7	8
2004	15	2	0	0	0	2	13
2005	20	7	4	0	4	3	13
2006	20	9	2	0	2	7	11
2007	19	11	4	0	4	7	8
2008	24	5	3	0	3	2	19
2009	29	7	1	0	1	6	22
2010	5	3	1	1	0	2	2
2011	5	5	3	0	3	2	0
2012	10	9	4	0	4	5	1
Totaal	235	92	25	1	24	67	143



Analyse ongevallengegevens

De aard van de ongevallen is zeer divers, de frequentie van de ongevallen is ongeveer 2 per maand; de ernst van de ongevallen valt over het algemeen mee. Gezien de lengte van het wegvak en het intensieve gebruik is geen sprake meer van een extreem gevaarlijk traject. De verkeersveiligheid van de Heemstedestraat wordt door verkeerskundigen, weggebruikers, beheerders en de politie als onvoldoende beschouwd. Het grootste knelpunt wordt hierbij gevormd door de zeer beperkte ruimte voor fietsers tussen de trambaan en de parkeervakken richting stadsdeel Nieuw West.

2.5 Ruimtelijk beeld

Analyse huidige situatie

Huidige situatie Heemstedestraat

De Heemstedestraat is een 50 km/u weg die een belangrijke verbinding vormt tussen Stadsdeel Nieuw West en Stadsdeel Zuid. De bomen in de Heemstedestraat maken onderdeel uit van het hoofdbomenstructuurplan. In de straat bevinden zich geen fietsstroken of vrijliggende fietspaden. Fietsers maken gebruik van de rijbaan. Ter hoogte van de brug over de Westlandgracht gaat de rijbaan over in een rijbaan met fietsstrook. In Stadsdeel Nieuw West, na de brug over de Westlandgracht gaat de fietsstrook over in een fietspad.

Huidige inrichting Zeilstraat en Hoofddorppweg

De afstand tussen de gevels van de Zeilstraat is beperkt.

De straat is niet Duurzaam Veilig ingericht.

In de spitsuren is er op het traject Zeilstraat Hoofddorppweg een stopverbod, waardoor tram en bus/auto/fietsverkeer min of meer gescheiden worden afgewikkeld.

Buiten de spits is er sprake van een winkelstraatinrichting met in beide richtingen:

Een parkeer cq. laad- en losstrook.

Een gemengde rijbaan met auto-, fiets-, bus- en tramverkeer.

Het gebruik van de Zeilstraat is zeer intensief; alle vervoerssoorten hebben te weinig ruimte. Hierdoor ontstaat een chaotisch verkeersbeeld en is de doorstroming gering. De brugopeningen van de brug over de Schinkel verergeren buiten de spitsuren het verkeersbeeld.

2.6 Voetgangers (incl. verblijfsfunctie)

Analyse huidige situatie

Verblijfsfunctie

De route heeft een belangrijke verblijffunctie voor voetgangers.

Functie

De Zeilstraat, de Hoofddorppweg, het Hoofddorpplein en een gedeelte van de Heemstedestraat hebben een belangrijke functie als winkelstraat. Zij maken in hun totaliteit deel uit van het Plusnet Voetganger.

Huidige inrichting

In de spitsuren is er op het traject Zeilstraat - Hoofddorppweg een stopverbod, waardoor tram en bus/auto/fietsverkeer min of meer gescheiden worden afgewikkeld.

Buiten de spits is er sprake van een winkelstraatinrichting met in beide richtingen:

Een parkeer cq. laad- en losstrook.

Een gemengde rijbaan met auto-, fiets-, bus- en tramverkeer.

Problemen en wensen

Voor de voetgangers is de route Zeilstraat-Hoofddorppweg-Hoofddorpplein-Heemstedestraat een belangrijke route; wensen vanuit voetgangersoogpunt is verbreding van de voetpaden.

2.7 Fietsers

Analyse huidige situatie

Hoofdnet Fiets

De route Zeilstraat-Hoofddorppweg-Hoofddorpplein-Heemstedestraat is opgenomen in het Hoofdnet Fiets.

Het gedeelte tussen Schinkel en Westlandgracht maakt onderdeel uit van het Plusnet Fiets.

Huidige inrichting

In de spitsuren is er op het traject Zeilstraat - Hoofddorppweg een stopverbod, waardoor tram en bus/auto/fietsverkeer min of meer gescheiden worden afgewikkeld.

Buiten de spits is er sprake van een winkelstraatinrichting met in beide richtingen:

Een parkeer cq. laad- en losstrook.

Een gemengde rijbaan met auto-, fiets-, bus- en tramverkeer.

Problemen en wensen

De huidige inrichting doet in het geheel geen recht aan de kwaliteitseisen, die opgesteld zijn voor een Hoofdnet Fiets-route.

Op de Heemstedestraat tussen Westlandgracht en Hoofddorpplein wenst het stadsdeel vrijliggende fietspaden aan te leggen.

2.8 Openbaar vervoer

Analyse huidige situatie

Hoofdnet OV

De route Zeilstraat-Hoofddorppweg-Hoofddorpplein-Heemstedestraat is opgenomen in het Hoofdnet OV en Plusnet OV.



Figuur 9: Bus- en tramroutes

Huidige inrichting

In de spitsuren is er op het traject Zeilstraat-Hoofddorppweg een stopverbod, waardoor tram en bus/auto/fietsverkeer min of meer gescheiden worden afgewikkeld.

Buiten de spits is er sprake van een winkelstraatinrichting met in beide richtingen:

Een parkeer cq. laad- en losstrook.

Een gemengde rijbaan met auto-, fiets-, bus- en tramverkeer.

Problemen en wensen

Uit de verkenningenfase Verbeteren Westelijke Tramlijnen zijn diverse problemen/wensen naar voren gekomen. Deze zijn hieronder opgenomen; daarnaast geldt dat door het gecombineerde profiel de kwaliteit van het openbaar vervoer in zijn algemeenheid niet voldoet aan de kwaliteitseisen van Hoofdnet OV.

Maatregelblad 11a: Halte Zeilstraat

Probleem:

Er is geen halteheuvel bij de halte in de Zeilstraat.

Oplossing:

In het verleden is diepgaand onderzoek verricht naar mogelijke oplossingen: zonder ingreep op autocirculatie lijkt een halte waar het autoverkeer voorlangs rijdt de enige oplossing (hij moet dan verder de straat ingeschoven worden om voor de kruising met de Amstelveenseweg voldoende opstelruimte voor het verkeer te hebben).

Indien deze maatregel in samenhang met 11d wordt uitgevoerd kan een goede situatie worden gemaakt.

Maatregelblad 11d: VOP Baarsstraat (598)

Probleem:

er wordt door rood gereden omdat er geen duidelijke reden is waarom het licht rood is (het is een solitaire VOP en deze ligt niet in de buurt van een zijweg). Daarnaast is hier een fietsveiligheidsprobleem met fietsers die uit de Baarsstraat komen en linksaf de Zeilstraat in willen slaan.

Oplossing:

door de VRI op te schuiven en te combineren met de Baarsstraat ontstaat een duidelijke situatie; als ook de halte in de Zeilstraat wordt aangelegd conform maatregelenblad 11a kan het tramverkeer van de VRI gebruik maken om ongehinderd bij de nieuwe halte te komen.

Maatregelblad 11l: Halte Hoofddorpplein

Probleem:

de halte voldoet niet aan de toegankelijkheidsnorm

Oplossing:

langs de keerlussen is niet voldoende ruimte om toegankelijke haltes te maken; de enige manier om dit te doen is door het rechte trekken van de sporen door het circuit heen; de buslijnen kunnen gebruik blijven maken van de bestaande haltes.

Maatregelblad 11m': Heemstedestraat/Westlandgracht

Probleem:

veel hinder voor tramverkeer in de Heemstedestraat en Zeilstraat.

Oplossing:

Door de zuidelijke trambaan (stad in) naar het noorden op te schuiven ontstaat een gescheiden rijbaan voor autoverkeer en tram (stad-in) van de Westlandgracht tot aan het Hoofddorpplein. Hierdoor kan de doorstroming (stad-in) wordt verbeterd.

2.9 Autoverkeer

Analyse huidige situatie

Hoofdnet Auto

De route Zeilstraat-Hoofddorpplein-Heemstedestraat maakt geen onderdeel uit van het Hoofdnet Auto.

Functie

De route Zeilstraat-Hoofddorpplein heeft twee hoofdfunctie:
In de spitsuren een belangrijke route voor autoverkeer.
Buiten de spitsuren een belangrijke winkelstraat.

Huidige inrichting

Heemstedestraat:

Autoparkeren is mogelijk in langspaarvakken aan weerszijden van de rijbaan. In de straat bevinden zich in totaal 64 parkeerplaatsen. Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid richt zich bij herprofileringen op het zoveel mogelijk behouden van het aantal parkeerplaatsen. In 2012 bedroeg de parkeerdruk in de avond in de Heemstedestraat in het gedeelte tussen Westlandgracht en de Woestduinstraat 93% en in het

gedeelte tussen Woestduinstraat en het Hoofddorpplein 99%. In de middag zijn deze getallen resp. 71 en 75%.

Hoofddorppweg-Zeilstraat:

In de spitsuren is er op het traject Zeilstraat - Hoofddorppweg een stopverbod, waardoor tram en bus/auto/fietsverkeer min of meer gescheiden worden afgewikkeld.

Buiten de spits is er sprake van een winkelstraatinrichting met in beide richtingen:

Een parkeer cq. laad- en losstrook.

Een gemengde rijbaan met auto-, fiets-, bus- en tramverkeer.

Problemen en wensen

Zowel de functie van doorstromende weg in de spitsen als die van winkelstraat buiten de spitsen dienen voor het autoverkeer gehandhaafd te blijven.

3 Ontwerpverkenning

Op basis van de inventarisatie van de huidige situatie, de problemen en de wensen ten aanzien van auto, openbaar vervoer, langzaam verkeer en openbare ruimte is verkend wat er mogelijk is.

De verkende maatregelen concentreren zich op een viertal punten/trajecten.

Hieronder worden per punt de afwegingen bij het ontwerp besproken.

3.1 Afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van de Westlandgracht.

Verkenningenstudie Westelijke Tramlijnen:

Heemstedestraat/Westlandgracht

Probleem:

veel hinder voor tramverkeer in de Heemstedestraat en Zeilstraat.

Oplossing:

door het doorgaande autoverkeer te weren op de route Heemstedestraat neemt de verkeersdruk af en zal de tramdoorstroming verbeteren.

Dit is te realiseren door een knip te maken in de Heemstedestraat ter hoogte van de Westlandgracht.

NB: de Heemstedestraat tussen Hoofddorpplein en Westlandgracht wordt op relatief korte termijn heringericht; de definitieve inrichting is nog niet bekend.

Deze afsluiting heeft een uitstraling over een groter gebied.

Er is verkeersonderzoek geweest over de gevolgen van deze afsluiting, maar de consequenties voor de omringende wegen/kruisingen zijn nog niet onderzocht. Wel is er naar voren gekomen dat de maatschappelijke kosten ten gevolge van de omrijbewegingen van de auto groter zijn dan de baten voor de tram.

In overleg tussen stadsdeel en centrale stad is besloten af te zien van ingrepen in het autoverkeer.

Conclusie

Er wordt definitief afgezien van ingrepen in autoverkeersstromen.

3.2 Verbetering tramdoorstroming Heemstedestraat tussen Westlandgracht en Hoofddorpplein.

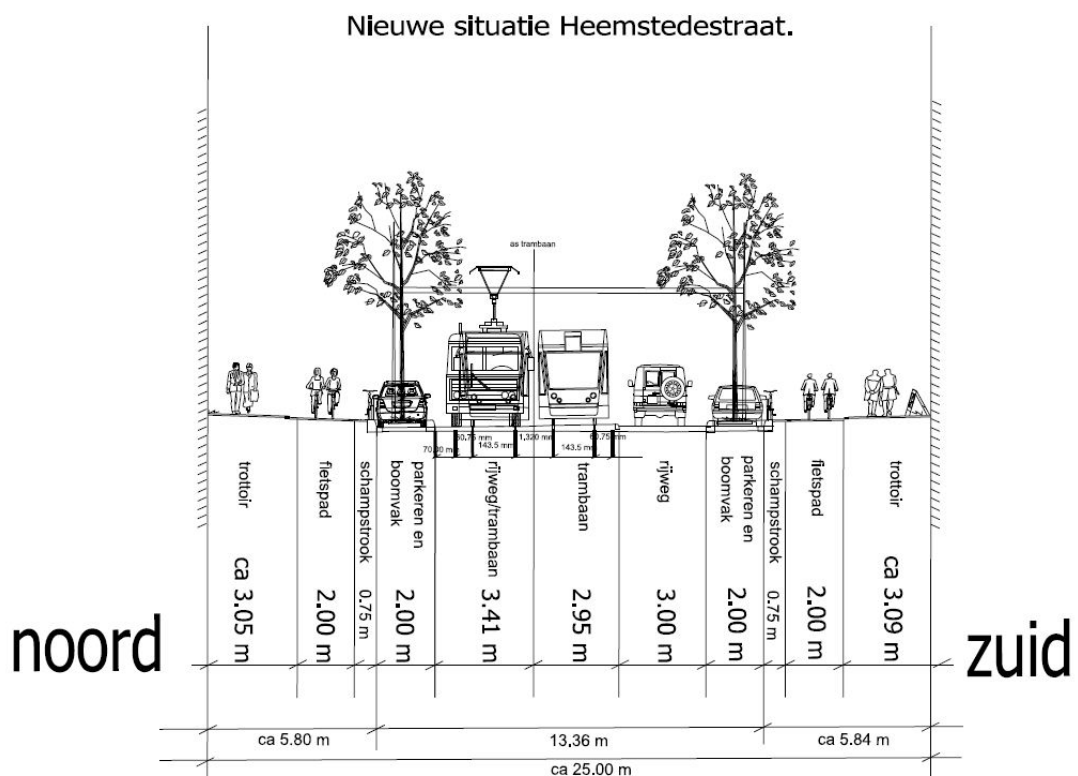
In samenhang met de onderhoudsplannen van het Stadsdeel Zuid (waarbij tevens de verkeersveiligheid van fietsers wordt verbeterd) is een variant ontwikkeld waarbij ook de tramdoorstroming verbetert.

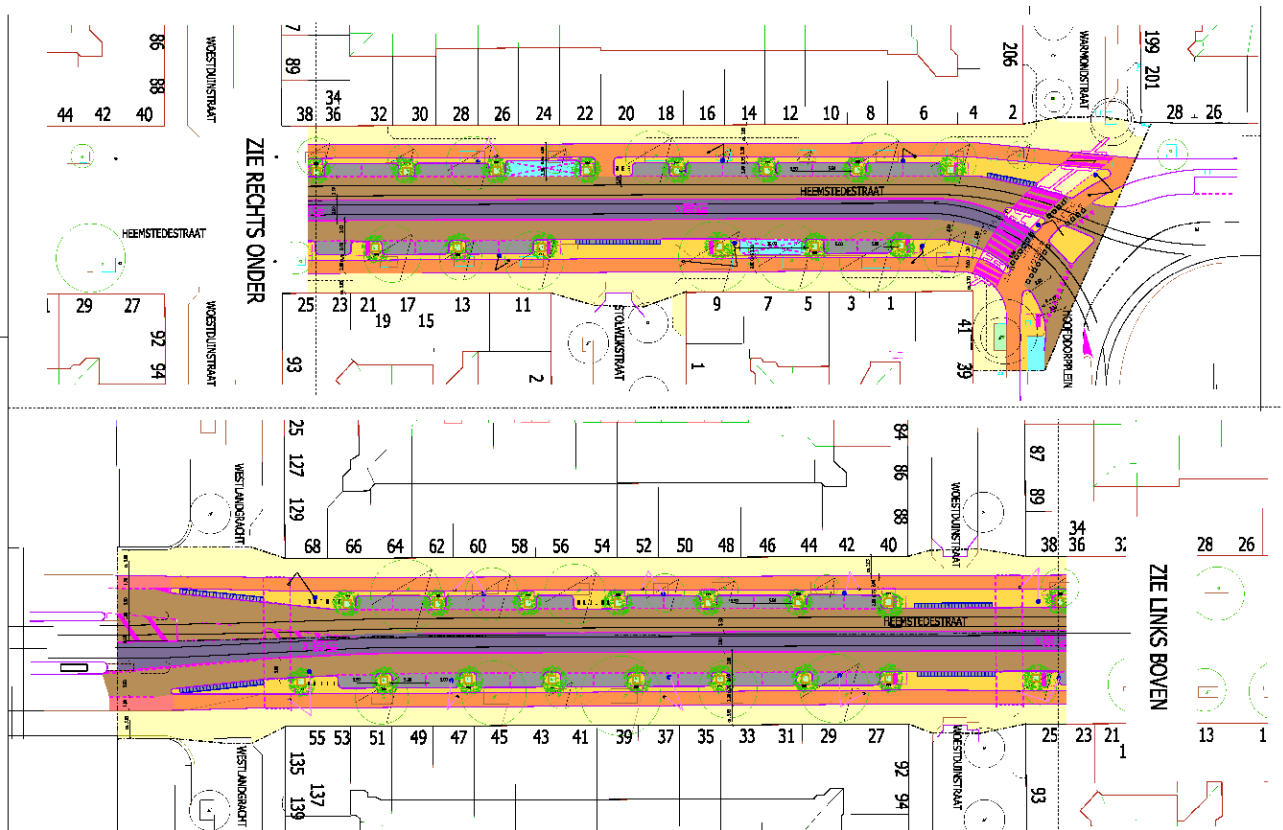
In het oorspronkelijke Stadsdeelvoorstel worden, om ruimte te maken voor vrijliggende fietspaden, de huidige bomen vervangen door nieuwe bomen die op een grotere afstand van de gevels staan.

Stad-uit rijdt het autoverkeer samen met het tramverkeer. Aangezien er tot en na de Westlandgracht geen opstoppen zijn te verwachten (afgezien van dubbelgeparkeerde en in- en uitparkerende auto's) is dit voor het openbaar vervoer een acceptabele oplossing. Doordat de fietsers in het voorstel gescheiden worden afgewikkeld heeft het tramverkeer geen last meer van het fietsverkeer en neemt de verkeersveiligheid toe.

Stad-in werd oorspronkelijk ook uitgegaan van samengebruik door auto en tramverkeer. Er is, in samenspraak met het Stadsdeel Zuid, een variant ontwikkeld, waarbij stad-in het auto- en tramverkeer van Westlandgracht naar Hoofddorpplein gescheiden wordt afgewikkeld. Het tramspoor stad-in is hiertoe ca. 65 cm naar het noorden verschoven en het parkeren vindt tussen de (nieuwe) bomen plaats.

Indien de auto's niet op de trambaan staan of rijden en de tram ongehinderd door kan rijden resulteert dit in een rijtijdswinst van 17 seconden ten opzichte van de bestaande situatie.





Conclusie

Aansluitend aan de plannen van het stadsdeel kan tussen de Westlandgracht en het Hoofddorpplein (onder verschuiving van de tramsporen stad-in in combinatie met het iets optillen van de trambaan, de aanleg van een schuine trambaanband en parkeren tussen de bomen) voor het openbaar vervoer een ongestoorde loop worden gerealiseerd.

3.3 Haltesituatie Hoofddorpplein.

Verkenningenstudie Westelijke Tramlijnen:

Halte Hoofddorpplein

Probleem:

de halte voldoet niet aan de toegankelijkheidsnorm

Oplossing:

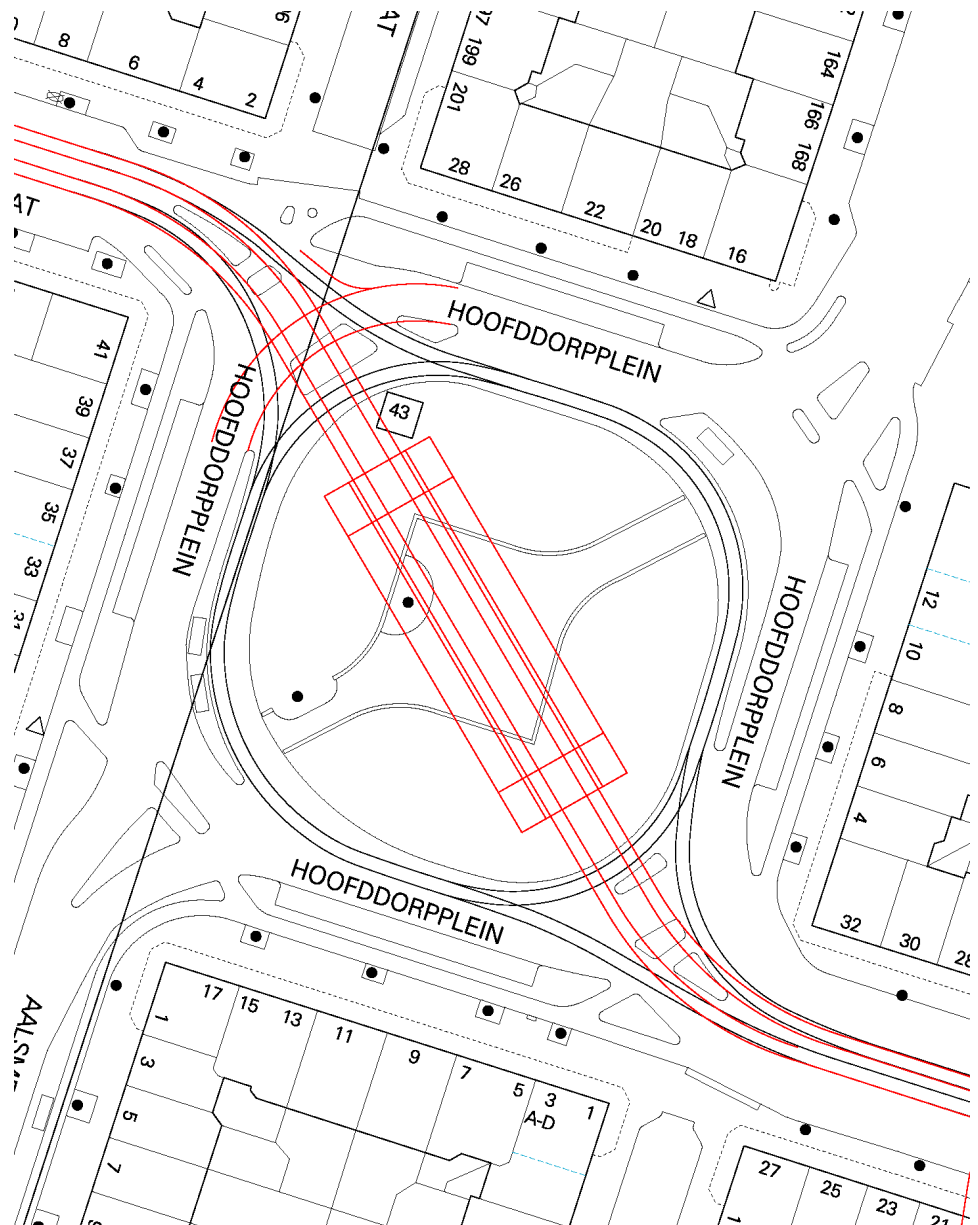
langs de keerlussporen is niet voldoende ruimte om toegankelijke haltes te maken; de enige manier om dit te doen is door het rechtekken van de sporen door het circuit heen; de buslijnen kunnen gebruik blijven maken van de bestaande haltes.

De haltes op het Hoofddorpplein voldoen niet aan de eisen van toegankelijkheid.

Met de huidige sporenligging is er geen mogelijkheid om verhoogde haltes aan te leggen (onvoldoende rechtstand).

Als alternatieven is gekeken naar een ligging in de aansluitende wegen (Heemstedestraat en/of Hoofddorpplein) maar deze zijn beide van een dusdanige breedte dat aanleg van haltes tot zeer ingrijpende ingrepen zal leiden.

Een beter alternatief lijkt dan de wijziging van de tramsporenligging op het Hoofddorpplein, in samenhang met de aanleg van haltes “middenop” het plein (zie hieronder); de inrichting van het plein dient in een latere planvormingsfase in overleg met het Stadsdeel Zuid en bewoners en bedrijven te worden uitgewerkt. Of de keerlus voor de tram in de nieuwe situatie gehandhaafd moet blijven dient ook in een latere planvormingsfase worden gezien. Bij verdere uitwerking dienen ook de bushaltes nog een plaats te krijgen; vooralsnog lijken de huidige locaties van de bushaltes de meeste kans te geven op de mogelijkheid van aanleg van toegankelijke bushaltes. De huidige keerlus van de tram kan dan gehandhaafd blijven.



Kanttekening

In de toekomst voorziet de stadsregio/gvb mogelijk tramverkeer via de Zeilstraat door de Haarlemmermeerstraat (o.a. vertramming bus 15). Vanuit dit perspectief zou de toegankelijke halte op het Hoofddorpplein weer afgebroken moeten worden. De komende 2 jaar komt pas meer duidelijkheid over deze toekomstplannen, die een andere variant zouden vragen. Het is daarom niet verstandig deze maatregel nu al te overwegen.

Conclusie

Aanleg van toegankelijke haltes is middenop het plein mogelijk; vanwege mogelijke toekomstige tramverkeer via de Zeilstraat-Hoofddorpplein-Haarlemmermeerstraat wordt voorlopig afgezien van deze maatregel.

3.4 Situatie Zeilstraat nabij Baarsstraat.

Verkenningenstudie Westelijke Tramlijnen:

VOP Baarsstraat (598)

Probleem:

er wordt door rood gereden omdat er geen duidelijke reden is waarom het licht rood is (het is een solitaire VOP en deze ligt niet in de buurt van een zijweg). Daarnaast is hier een fietsveiligheidsprobleem met fietsers die uit de Baarsstraat komen en linksaf de Zeilstraat in willen slaan.

Oplossing:

door de VRI op te schuiven en te combineren met de Baarsstraat ontstaat een duidelijke situatie; als ook de halte in de Zeilstraat wordt aangelegd conform maatregelenblad 11a kan het tramverkeer van de VRI gebruik maken om ongehinderd bij de nieuwe halte te komen.

Iets ten westen van de Baarsstraat ligt een met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteekplaats over de Zeilstraat. Deze oversteekplaats ligt in een wegvak en wordt (om die reden?) vrij frequent over het hoofd gezien door autoverkeer.

Door de voetgangersoversteekplaats te verschuiven naar de Baarsstraat komt deze op een logischer plek te liggen; daarnaast kunnen dan de fietsers vanuit de Baarsstraat meegeregeld met de oversteekplaats, waardoor deze veiliger linksaf kunnen slaan.

Een ander knelpunt uit de verkenningenstudie is de haltesituatie voor de tram (zie volgende punt). Koppeling van deze knelpunten kan tot een win-win situatie leiden.

3.5 Haltesituatie in de Zeilstraat.

Verkenningenstudie Westelijke Tramlijnen:

Halte Zeilstraat

Probleem:

Er is geen halteheuvel bij de halte in de Zeilstraat.

Oplossing:

In het verleden is diepgaand onderzoek verricht naar mogelijke oplossingen: zonder ingreep op autocirculatie lijkt een halte waar het autoverkeer voorlangs rijdt de enige oplossing (hij moet dan verder de straat ingeschoven worden om voor de kruising met de Amstelveenseweg voldoende opstelruimte voor het verkeer te hebben).

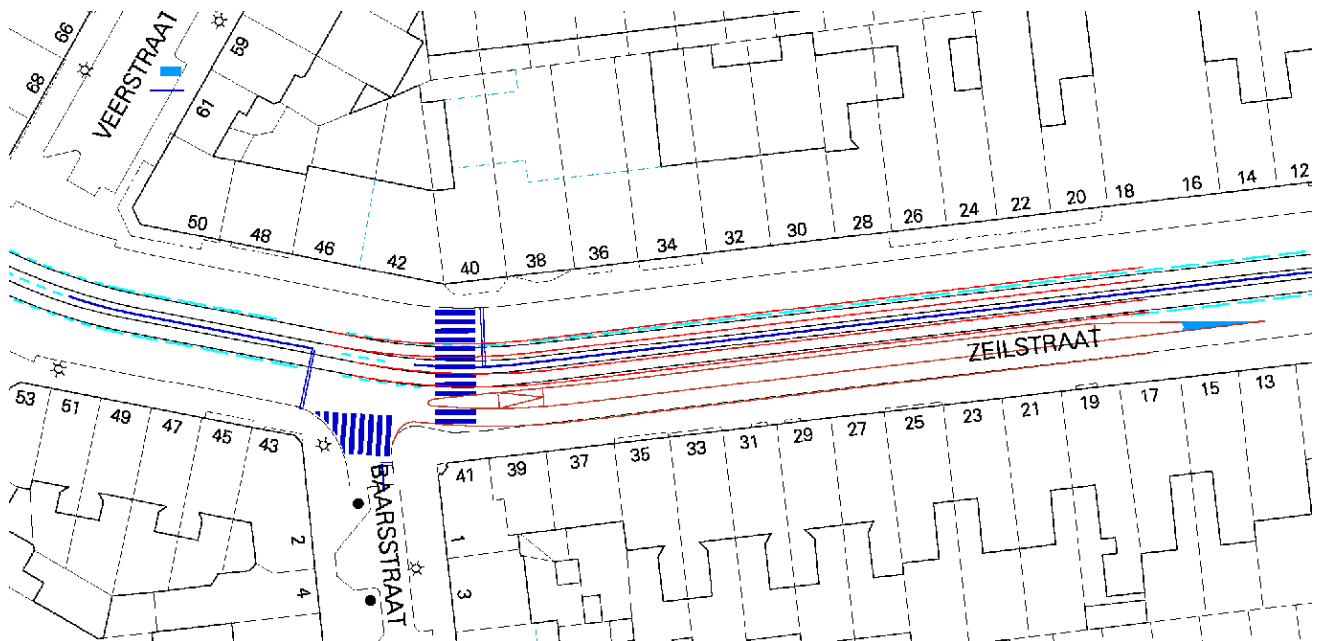
Indien deze maatregel in samenhang met 11d wordt uitgevoerd kan een goede situatie worden gemaakt.

Bij de Amstelveenseweg ligt er in de Zeilstraat een zogeheten straathalte. Dit is een halte zonder halteheuvel waar dus vanaf de straat rechtstreeks de tram ingestapt moet worden. Met de komst van de Combino's is de opstap voor passagiers die de tram in willen stappen vergroot (de vloerhoogte van de Combino is hoger dan de onderste instaptrede van de "oude" trams). Ruimte voor een conventionele halteheuvel in de Zeilstraat is er niet.

De halte heeft nu met name een functie voor het winkelend publiek van de Zeilstraat; de overstapfunctie is zeer klein. De ligging van de halte hoeft daarom niet per sé bij de Amstelveenseweg te zijn. Door de halte te verschuiven naar een ligging in de Zeilstraat ten oosten van de Baarsstraat kan een goede situatie ontstaan: de tram stad-in rijdt vanaf het Hoofddorpplein naar het verkeerslicht (in de spits redelijk gescheiden van het autoverkeer, buiten de spits gecombineerd met het autoverkeer); de tram kan dan doorrijden en het autoverkeer kan achter de tram worden opgehouden (door groen licht te geven aan overstekende voetgangers en fietsers vanuit de Baarsstraat).

Ter hoogte van de tramhalteheuvel dient het parkeren opgeheven te worden en kan een fietspad "achterlangs" de halte worden aangelegd.

NB. De sporenligging in de Zeilstraat is op dit moment onduidelijk: de situatie van de ondergrond wijkt af van de luchtfoto.



Conclusie

Door de geregelde voetgangersoversteekplaats te verschuiven naar de oostzijde van de Baarsstraat en de tramhalte te verschuiven naar de oostzijde van de Baarsstraat ontstaat de mogelijkheid om de situatie voor de tram te verbeteren, de passagiers een echte halte te geven en de verkeersveiligheid toe te laten nemen.

3.6 De overige delen van de Zeilstraat en Hoofddorppweg.

De Zeilstraat en Hoofddorppweg zijn niet Duurzaam Veilig ingericht. De Zeilstraat en Hoofddorppweg zijn straten met een beperkt profiel. De straten hebben in de spitsen een behoorlijk doorgaand karakter, terwijl buiten de spitsen het winkelkarakter belangrijk is. Deze beide karakters hebben verschillende inrichtingen nodig; door de combinatie van karakters is geen eenduidige inrichting mogelijk (in de spits is er een stopverbod om de straten de doorgaande functie te geven, buiten de spitsen is er laad- en losmogelijkheid en is de doorstroming in de straat beperkt).

Duurzaam Veilig gaat uit van scheiding van verkeerssoorten, maar door de verschillende karakters is het niet mogelijk om één, vaste, inrichting te maken (het is niet mogelijk om fietsstroken of -paden te maken waarop buiten de spits wordt geparkeerd).

Het maken van keuzes is voor deze straat daarom noodzakelijk als je denkt in de geest van Duurzaam Veilig. Zonder keuzes is een Duurzaam Veilige inrichting niet mogelijk (en gezien het gebruik van de straat als winkelstraat, de aanwezigheid van de tram in twee richtingen en de gewenste ruimte voor een veilige fietsafwikkeling zal het, ook als er keuzes worden gemaakt, zeer moeilijk zijn om een Duurzaam Veilige inrichting te ontwerpen).

Deze ingrijpende wijzigingen in de inrichting van de Zeilstraat zijn bovenstijgend aan het project "Verbetering Westelijke Tramlijnen". Een Duurzaam Veilige inrichting van de straat is zeer gewenst, maar dient als eigen project opgepakt te worden.

Conclusie

Het is op dit moment niet mogelijk om een voorstel voor de Zeilstraat en de Hoofddorppweg te doen dat voldoet aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Ingrijpende keuzes zijn noodzakelijk om wel aan deze normen te kunnen voldoen, deze keuzes vallen buiten het project "Verbetering Westelijke Tramlijnen". Het stadsdeel en de centrale stad gaan dit gezamenlijk oppakken.

4 Uitgangspunten voor het ontwerp

Uit de ontwerpverkenning en de voorkeursvariant volgen de volgende uitgangspunten voor het ontwerp.

4.1 Uitgangspunten Heemstedestraat tussen Hoofddorpplein en Westlandgracht

Algemeen

- Ontwerp en maatvoering conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Hoofdnetten, de Leidraad CVC, ASVV, de principes van Duurzaam Veilig en de Puccinimethode.

Verkeersveiligheid

- In de Heemstedestraat de verkeersveiligheid verbeteren door aanleg van vrijliggende fietspaden.

Ruimtelijk beeld

- Een inrichting met aan weerszijden trottoir, fietspad, schampstrook, parkeerstrook tussen nieuwe bomenrij. Stad-uit worden auto- en tramverkeer samen afgewikkeld; stad-in worden auto- en tramverkeer gescheiden afgewikkeld.

Voetgangers

- Voldoende brede voetpaden aan weerszijden van de weg.

Fietsers

- Aanleg van vrijliggende fietspaden in de Heemstedestraat.
- Aandacht voor de aansluiting op de hoofdnet Fietsroute via Westlandgracht.

Openbaar vervoer

- Aanleg van vrijliggende trambaan op plateau stad-in in de Heemstedestraat tussen Westlandgracht en Hoofddorpplein.

Auto

- Geen aantasting van de autocapaciteit.
- Waar mogelijk handhaven langsparkeren.

4.2 Uitgangspunten Zeilstraat

Algemeen

- Ontwerp en maatvoering conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Hoofdnetten, de Leidraad CVC, ASVV, de principes van Duurzaam Veilig en de Puccinimethode.

Verkeersveiligheid

- De situatie nabij de aansluiting van de Baarsstraat verbeteren door het verschuiven van geregelde voetgangersoversteekplaats (NB: een

verkeersregeltechnisch onderzoek dient nog te worden uitgevoerd).

Ruimtelijk beeld

- De huidige, drukke en onoverzichtelijke inrichting blijft zonder ingrijpende keuzes gehandhaafd.

Verkeersveiligheid

- In het kader van dit project wordt naast de voorgestelde maatregelen geen complete herinrichting van de Zeilstraat voorgesteld, waardoor niet kan worden voldaan aan de eisen vanuit Duurzaam Veilig.

Voetgangers

- Voldoende brede voetpaden aan weerszijden van de weg.

Fietsers

- Fietsers worden achter de nieuwe tramhalte langs geleid.
- Verbeteren van de situatie voor fietsers die vanuit de Baarsstraat linksaf de Zeilstraat in willen slaan.

Openbaar vervoer

- Aanleg van een echte halte in de Zeilstraat, vlak ten oosten van de Baarsstraat.

Auto

- Geen aantasting van de autocapaciteit.
- Ter plaatse van de nieuwe halte rijdt het autoverkeer links langs de halte.

Geraadpleegde organisaties

Stadsdeel Zuid (René Riemersma)
GVB (Marc Stanescu)
SRA (Mark van Deventer)
Verkeerspolitie (Eric Volkerink)
DIVV (Matthieu Brancart)
Dienst Metro (Hans Smit)
Fietzersbond (Dick de Jongh)

In opdracht van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (Onno van het Groenewoud/ Bas Maas) opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening (Wim Rappange).

Literatuur

Leidraad Centrale Verkeerscommissie Amsterdam 2011, Dienst
Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Amsterdam

Beleidskader Hoofdnetten, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer,
Amsterdam, mei 2005

PBI, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Verkenningenstudie “Verbetering Westelijke Tramlijnen, Lijn 1, 2 en 13”
(DRO, augustus 2012, i.o.v. Stadsregio Amsterdam)

Beeldkwaliteit Hoofdnet Auto in Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening,
Amsterdam, oktober 2002