Haalbaarheidsonderzoek Nieuwe A2 Entree



Eindrapportage
Projectgroep A2 Entree

Vervoerregio Amsterdam
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Gemeente Amsterdam

Haalbaarheidsonderzoek Nieuwe A2 Entree
Inhoudsopgave

1. Conclusies en advies
2. Intentieverklaring Nieuwe A2 Entree en opdracht
3. Deelonderzoeken Haalbaarheidsonderzoek

3.1 Verkeersonderzoek
3.2 Actualisatie schetsontwerp
3.3 Onderzoek oplossingsrichtingen brandstofverkooppunt
3.4 Technische risicoanalyse
3.5 Planologisch-juridische verkenning
3.6 Actualisatie kostenraming
3.7 Overige onderzoeken Intentieverklaring

Bijlagen:

1. Werkwijze en organisatie
2. Schetsontwerp Nieuwe A2 Entree

Bijlagen los van eindrapportage:

1. Verkeersonderzoek Eindrapportage
2. Schetsontwerp Nieuwe A2 Entree
3. Technisch onderzoek plus vier deelbijlagen (A,B,C,D)

1. Conclusies en advies

In de Intentieverklaring is de opdracht gegeven een haalbaarheidsonderzoek te doen naar de geambieerde Nieuwe A2 Entree en dit in het voorjaar 2019 af te ronden. Voor u ligt het eindrapport van het onderzoek waarin de gemeente Ouder-Amstel, de Vervoerregio Amsterdam, Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam tot een gezamenlijke eindconclusie over de haalbaarheid van het pakket van maatregelen zijn gekomen.

De gezamenlijke **conclusies** van het haalbaarheidsonderzoek zijn de volgende:

- Het haalbaarheidsonderzoek concludeert dat er verkeerskundig voldoende zicht is op haalbaarheid voor deze fase van de plan- en besluitvorming (initiatief/ verkenningsfase) voor het pakket van maatregelen zoals geformuleerd in de Intentieverklaring Nieuwe A2 Entree.
- Het verkeersonderzoek laat zien dat er geen extra knelpunten optreden door de maatregelen van de planvariant ten opzichte van de referentievariant.
- Om uitspraken te kunnen doen over de definitieve verkeerskundige haalbaarheid dient nader onderzoek plaats te vinden en integrale afstemming met stedelijke programma's (o.a. mobiliteitsplan Zuidoost, Autoluw) en regionale programma's (MRA, Rijk).
- Het aangepaste schetsontwerp voldoet aan de ruimtelijke en technisch gestelde eisen vanuit Rijkswaterstaat en biedt voldoende basis voor besluitvorming voor deze fase van het haalbaarheidsonderzoek.
- In het plangebied is geen alternatieve locatie beschikbaar voor een brandstofverkooppunt die voldoet aan de eisen vanuit de Benzinewet, dat betekent dat indien het project wordt gerealiseerd er een financiële compensatie plaats zal moeten vinden. De bandbreedte van deze compensatie is opgenomen in de kostenraming.
- Er dient een nader besluit genomen te worden over het verplaatsen van het brandstofverkooppunt naar een locatie met een stedelijke concessie of dat er geen brandstofverkooppunt terugkomt binnen het projectgebied.
- De veiling van de Rijksconcessie (huurovereenkomst) voor het brandstofverkooppunt in september 2019 volgt het reguliere proces waarbij informatie over de ambitie Nieuwe A2 Entree wordt opgenomen in het bidbook.
- De actuele kostenraming voor de realisatie van de Nieuwe A2 Entree is EUR 54,5 – 59 miljoen inclusief een risico-opslag van 35%, exclusief proceskosten.
- In een eventuele volgende fase dienen afspraken gemaakt te worden over de verdeling van de kosten tussen de verschillende partijen, de ontwikkelstrategie, de grondoverdracht, beheer en onderhoud en de verdeling van verantwoordelijkheden tussen de verschillende partijen.

Vervolgadvies | bestuurlijke opdracht en vervolgstappen

Indien de vier partijen medio juni 2019 instemmen met de conclusie van het haalbaarheidsonderzoek dat de Nieuwe A2 Entree haalbaar dan wordt door de projectgroep voorgesteld een **gezamenlijke bestuurlijke opdracht** voor te bereiden met als doel toe te werken naar een bestuursovereenkomst medio 2020, met daarin afspraken over::

- Het concrete pakket van maatregelen,
- De verantwoordelijkheden van de verschillende partijen,
- Financiële verdeling van de kosten,
- De ontwikkelstrategie in relatie tot de planning van Zuidasdok,
- De projectorganisatie en –financiering en
- De wijze van participatie met de omgeving.

Onderdeel van deze opdracht is het invulling geven aan de verschillende vervolgstappen en zorg- en aandachtspunten die voortkomen uit het haalbaarheidsonderzoek. Hieronder een beknopt overzicht, het e.e.a. zal uitputtend worden uitgewerkt in de bestuurlijke opdracht.

Verkeerskundig onderzoek

- Het nader onderzoeken van de effecten op de doorstroming op het onderliggend en hoofwegennet bij in ieder geval de op- en afritten bij de afslagen s109 en s112;
- Het nader onderzoeken van de effecten op het hoofdwegennet op het Knooppunt Amstel;
- De maatregelen van de Nieuwe A2 Entree meenemen in het mobiliteitsplan Zuidoost met als doel de robuustheid van het stedelijk netwerk te onderzoeken.
- Het op basis van de expertsessie evenementenverkeer verder onderzoeken van de verwachte positieve effecten op het onderliggend wegennet.

Schetsontwerp

- Het onderzoeken van optimalisatievarianten op het hoofdwegennet;
- Het onderzoeken van landschappelijke inpassingsvarianten en het inzichtelijk maken van de kosten van de verschillende varianten;
- Het optimaliseren van het schetsontwerp in relatie tot een mogelijke realisatie van een keerspoor in relatie tot de MIRT-verkenning 5^{e}/6^{e} spoor en het opstellen van een samenhangend ontwerp in relatie tot de verschillende gebiedsontwikkelingen.
- Het uitvoeren van een VVA-II audit in relatie tot het verkeerskundig veilig ontwerp.
- Het onderzoeken van het verbeteren van de verbinding met metrostation Overamstel, in relatie het goed aansluiten van de toekomstige gebiedsontwikkeling.

Brandstofverkooppunt

- Het maken van nadere afspraken en uitwerking van de kosten tussen het project Nieuwe A2 Entree en RWS – Rijksvastgoedbedrijf over het brandstofverkooppunt Utrechtsebrug.
- Het voorbereiden en nemen van een besluit over het wel of niet terug laten komen van een brandstofverkooppunt met een stedelijke concessie in het projectgebied.

Grondstrategie en -afspraken

- Het onderzoeken van de gronden die benodigd zijn voor de realisatie van de Nieuwe A2 Entree;
- Het opstellen van een grondstrategie en het maken van afspraken met de betrokken partijen over de onderling te kopen/ verkopen gronden.
- Het onderzoeken van en het maken van afspraken over het toekomstig beheer en onderhoud.

Ontwikkelstrategie

- Het onderzoeken van de relatie tussen de realisatie van het project Zuidasdok en de Nieuwe A2 Entree en het vaststellen van een gewenste ontwikkelstrategie.

Samenhang

- Het onderzoeken van de relatie en integrale samenhang met de verschillende relevante programma's op stedelijk, regionaal en nationaal niveau met als doel het project Nieuwe A2 Entree hier inhoudelijk af te stemmen en ambtelijk/bestuurlijk te borgen.

Communicatie en participatie

- Het opstellen en uitvoeren van een communicatieplan waarin, passend voor de fase van het project, de omgeving tijdig en proactief wordt meegenomen in het plan- en besluitvormingsproces waarin duidelijk de (on)mogelijkheden van participatie worden neergezet.

Planologisch – juridisch

- Het verder in vooroverleg treden met de provincie Noord-Holland om inzicht te krijgen in eventuele belemmeringen en oplossingsrichtingen ten aanzien van het Nationaal Natuur Netwerk in relatie tot de aanleg van de nieuwe afrit.

- Het onderzoeken en vaststellen van de te volgen juridisch – planologische procedure in voorbereiding en als vervolg op een eventuele bestuursovereenkomst medio 2020.

Financiën

- Het actualiseren van de kostenraming voor de volgende fase van planvorming en het eventueel aanpassen van de raming naar aanleiding van aanpassingen in het schetsontwerp of overige afspraken met een financiële component.
- Het nader verkennen van de financiële verdeling tussen de verschillende partijen en het vastleggen van een verdeelsleutel in een eventuele bestuursovereenkomst medio 2020, met als uitgangspunt art. 7 van de Intentieverklaring Nieuwe A2 Entree[1].

[1] Partijen verkennen de financiering van de realisatie van de nieuwe A2 Entree, met als mogelijke financieringsbronnen: Stedelijk Mobiliteitsfonds en/of Vereveningsfonds gemeente Amsterdam, GREX gebiedsontwikkeling A2 Zone, BDU-gelden van de VRA en Rijksfinanciering via het BO-MIRT.

2. Intentieverklaring Nieuwe A2 Entree en opdracht haalbaarheidsonderzoek

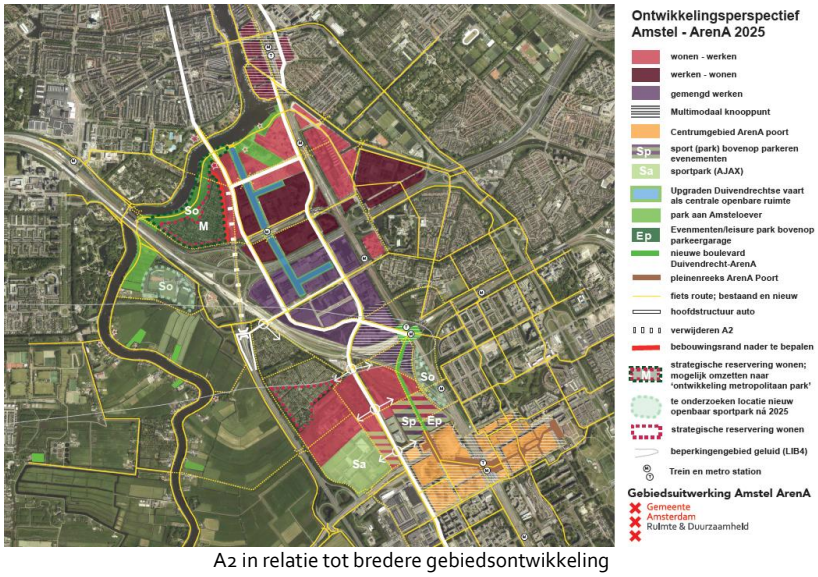
2.1 Intentieverklaring en de Nieuwe A2 Entree

Het Bestuurlijk Overleg Amsterdam - Ouder-Amstel heeft op 31 mei 2017 opdracht gegeven voor de voorbereiding van de *intentieverklaring Nieuwe A2-Entree (en de intentieverklaring Amstel-ArenA)*. In deze intentieverklaring tussen het Rijk, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam is de ambitie uitgesproken om een Nieuwe A2-stadsentree in het gebied van knooppunt Amstel tot de Utrechtsebrug te ontwikkelen en het hoofdwegennet in en rondom knooppunt Amstel verkeerskundig te optimaliseren.

Tevens is in de intentieverklaring afgesproken dat er in 2018 - 2019 door de vier partijen onder leiding van de gemeente Amsterdam een haalbaarheidsonderzoek Nieuwe A2-Entree wordt gedaan, welke in het voorjaar van 2019 leidt tot een gezamenlijke eindconclusie over de haalbaarheid van de geambieerde Nieuwe A2-Entree. Het eindresultaat van dit haalbaarheidsonderzoek ligt nu voor.

De Nieuwe A2 Entree

- De A2 is een bijzondere weg in het snelwegennet in de Metropoolregio Amsterdam, omdat ze via de Nieuwe Utrechtseweg, de Utrechtsebrug en de Rijnstraat of Amsteldijk direct aansluit op het stedelijk gebied.
- De Nieuwe Utrechtseweg vormt tegelijkertijd een forse barrière binnen het stedelijke gebied. Er ligt een enorm oppervlak aan asfalt en bermen op een locatie binnen de ring met grote mogelijkheden voor woningbouw, bedrijvigheid, sport en recreatieve voorzieningen. Verder zorgt deze barrièrewerking ervoor dat de kop van de Amstelscheg als recreatief uitloopgebied van de stad moeilijk te bereiken is.

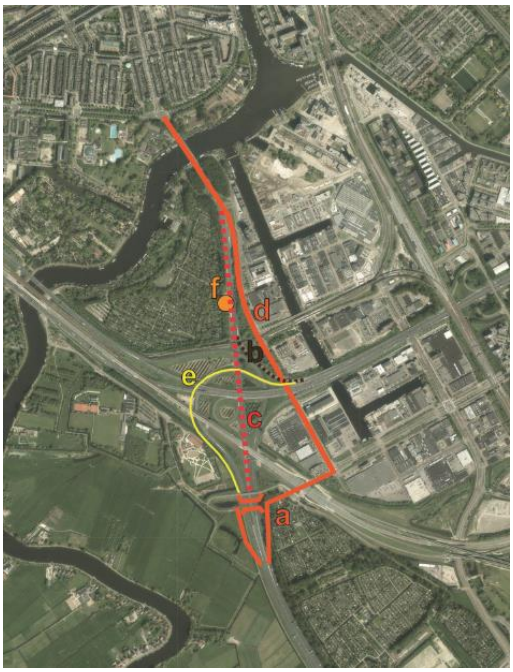


A2 in relatie tot bredere gebiedsontwikkeling

- Het hele stadslandschap ten oosten van de A2, grofweg het gebied Amsterdam-Amstel - ArenA – AMC staat voor een forse transformatie. Naar verwachting worden hier tot 2040 25.000-50.000 woningen, diverse bedrijven en kantoren bijgebouwd. Bij deze geambieerde groei aan bewoners en arbeidsplaatsen in dit gebied horen ook maatschappelijke voorzieningen, infrastructuur en een goede en duurzame openbare ruimte.
- De Nieuwe A2-Entree wordt gezien als een belangrijke strategische ingreep in de infrastructuur van het gebied, die zowel een verdere duurzame stedelijke ontwikkeling van dit gebied ten goede komt als de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en robuustheid van het Rijkswegennet.

Pakket van maatregelen Ambitie Nieuwe A2 Entree

- De Nieuwe A2-Entree bestaat uit de realisatie van een nieuwe halve aansluiting op de A2 ten zuiden van knooppunt Amstel met een nieuwe verbindingsweg tussen deze nieuwe A2-aansluiting en de bestaande kruising Van der Madeweg - Joan Muyskenweg (a).
- De afrit (S110) tussen de A10-Oost en de A2 richting Utrechtsebrug wordt verwijderd (b), net als de beide hoofdrijbanen van de A2 vanaf de Utrechtsebrug tot aan de verbindingsbogen met respectievelijk de A10 Zuid en A10 Oost aan de zuidzijde van knooppunt Amstel (c).



Maatregelen A2 Entree (letters verwijzen naar de tekst)

- De bestaande Joan Muyskenweg vanaf de Utrechtsebrug tot en met de kruising met de Van der Madeweg gestroomlijnd en opnieuw wordt ingericht, waarbij de Joan Muyskenweg een hoogwaardig stedelijk laanprofiel krijgt en de doorgaande fietsverbinding tussen Amsterdam Zuidoost en de Utrechtsebrug/Rivierenbuurt/Centrum wordt verbeterd. Er ontstaat zo een nieuwe stadsentree, de Joan Muyskenweg, die via de Utrechtsebrug de Rijnstraat Amsterdam-Zuid in loopt (d).
- Het huidige al aanwezige asfalt onder het knooppunt Amstel kan worden benut als extra rijstrook in de verbindingsboog van de A10-Oost naar de A2 richting Utrecht, hierdoor is het mogelijk om met twee rijstroken in te voegen (e).
- Het huidige tankstation Utrechtseweg zal in het kader van het project wordt verplaatst binnen het plangebied (alternatieve locatie) of niet terugkeren.

Perspectief: duurzame ontwikkeling van een nieuwe Stadsentree

- De Nieuwe A2-Entree transformeert de Joan Muyskenweg naar een mooie stadsallee, waarbij ruimte ontstaat om een duurzame en hoogwaardige westelijke stedelijke rand van de wijk Groot-Amstelkwartier/Overamstel te realiseren, waarbij ruimte is voor bijvoorbeeld 1500 nieuwe woningen. Over de invulling van het ruimtelijk programma voor het vrijkomende gebied zal in een volgende fase onderzoek gedaan moeten worden.
- De Rijnstraat en Van Woustraat kunnen verder autoluw worden gemaakt en het doorgaande verkeer zal verminderen. Uit het verkeersonderzoek blijkt een duidelijke afname van het autoverkeer op de Rijnstraat en de President Kennedylaan.
- Met de aanleg van de gestroomlijnde Joan Muyskenweg kan de bestaande doorgaande fietsroute worden opgewaardeerd die Amsterdam-Zuid met het Amstelkwartier/Overamstel, station Duivendrecht, het uitgaanscentrum ArenAPoort en Amsterdam Zuidoost verbindt.

- De oostelijke kop van de Amstelscheg (Volkstuinenpark Amstelglorie, Jan Vroegopsingel en Oeverbos) kan veel beter met de aanliggende buurten worden verbonden met nieuwe fiets- en wandelroutes en daardoor recreatief meer importantie krijgen voor de aanliggende stadswijk en de hele stad.
- Waar het gebied in de driehoek Amstel-A10-Duivendrechtsevaart nu nog doorasfalt, autoverkeer en geluidhinder wordt gedomineerd, kan met de realisatie van de Nieuwe A2-Entree in dit gebied een duurzaam en toegankelijk stedelijk gebied gerealiseerd worden.



Impressie van de Nieuwe A2 Entree

Verbetering Rijkswegennet & afwikkeling evenementenverkeer

- Tot slot zorgt de Nieuwe A2-Entree voor verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en robuustheid van het rijkswegennet rondom knooppunt Amstel. De doorstroming en verkeersveiligheid A10 Oost naar A10 Zuid verbetert, omdat er minder weefbewegingen zijn als de afrit S110 in knooppunt Amstel verdwijnt.
- De robuustheid bij irreguliere situaties op de verbindingsboog A10 Oost naar A2 verbetert omdat de twee rijstroken invoegen in plaats van samenvoegen tot één. Dit betekent dat verkeer van de A10 Oost beter omgeleid kan worden via de A9 als een ongeluk op de A10 Zuid heeft plaatsgevonden.
- Tenslotte biedt de extra A2-aansluiting extra mogelijkheden voor de afwikkeling van het uitstromende evenementenverkeer van het centrum- en uitgaansgebied ArenA-Poort.

2.2 Opdracht Haalbaarheidsonderzoek

Het *Haalbaarheidsonderzoek Nieuwe A2-Entree* dient de verkeerskundige, technische, financiële en maatschappelijke haalbaarheid van een Nieuwe A2-Entree bij Amsterdam/Duivendrecht te onderzoeken, hetgeen dient te leiden tot een eindconclusie over de haalbaarheid van de geambieerde nieuwe A2-Entree en indien na de eerste ambtelijke en bestuurlijk consultatie de nieuwe Entree haalbaar en kansrijk wordt geacht wordt een voorstel voor het vervolgproject- & -proces opgesteld.

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied van de Nieuwe A2-Entree bestaat samengevat uit de volgende onderdelen:

- De realisatie van en nieuwe halve aansluiting op de A2 ten zuiden van knooppunt Amstel met een nieuwe verbindingsweg tussen deze nieuwe A2-aansluiting en de bestaande kruising Van der Madeweg - Joan Muyskenweg;

- De verwijdering van de verbindingsboog tussen de A10-Oost en de A2 richting Utrechtsebrug;
- De verwijdering van de beide hoofdrijbanen van de A2 vanaf de Utrechtsebrug tot aan de verbindingsbogen met respectievelijk de A10 Zuid en A10 Oost aan de zuidzijde van knooppunt Amstel;
- Het herprofileren en stroomlijnen van de bestaande Joan Muyskenweg vanaf de Utrechtsebrug tot en met de kruising met de Van der Madeweg, waarbij de Muyskenweg een hoogwaardig stedelijk laanprofiel met bomenrijen en vrijliggende fiets- en voetpaden krijgt;
- Het benutten van de nu al aanwezige extra rijstrook in de verbindingsboog van de A10-Oost naar de A2(richting Utrecht) door deze met 2 rijstroken op de A2 richting Utrecht in te laten voegen, in plaats van met 1 rijstrook in de huidige situatie;
- Het verkennen van een geschikt alternatief voor het huidige brandstofverkooppunt, gelegen aan de A2/ Nieuwe Utrechtseweg ten noorden van knooppunt Amstel.

Belangrijke aandachtspunten
Belangrijke aandachtspunten voor het haalbaarheidsonderzoek Nieuwe A2-Entree zijn:
- De relatie met het project Zuidasdok (Tracébesluit);
- De nader te onderzoeken effecten en mitigerende maatregelen bij de A10-aansluitingen S109 RAI en S112 Gooiseweg;
- Het nieuwe ontwerp van de halve aansluiting zo goed mogelijk laten voldoen aan de vigerende kaders;
- Er zal in het haalbaarheidsonderzoek gezocht worden naar een alternatieve locatie voor het benzineverkooppunt aan de A2 – Nieuwe Utrechtseweg; hierbij is de cultuurhistorisch beschermde Amstelscheg uitgesloten als zoeklocatie; het niet vinden van een alternatieve locatie is een mogelijk breekpunt voor Rijkswaterstaat;
- Zorgvuldig omgaan met betrokken volkstuinders van Dijkzicht en conform bestuurlijke wens van Ouder-Amstel om hiervoor een communicatieplan op te stellen.

Voor de volledige gebiedsafbakening, doelstellingen, uitgangspunten en aandachtspunten wordt verwezen naar de intentieverklaring Nieuwe A2-Entree (februari 2018) en het Plan van Aanpak Haalbaarheidsonderzoek Nieuwe A2 Entree (juli 2018).

In de bijlage is meer informatie opgenomen over de werkwijze en de rolverdeling bij het opstellen van het haalbaarheidsonderzoek.

3. Haalbaarheidsonderzoek Nieuwe A2 Entree en deelonderzoeken

Het haalbaarheidsonderzoek bestaat uit verschillende deelonderzoeken die een antwoord moeten geven op de verschillende vragen en aandachtspunten voortkomend uit de opdracht van de Intentieverklaring. In deze eindrapportage zullen we per deelonderzoek een beknopte samenvatting geven van de uitkomsten van het deelonderzoek en tevens ingaan op eventuele vervolgstappen.

De volledige rapportages van de deelonderzoeken zijn opgenomen als bijlagen in een apart document.

3.1 Verkeersonderzoek Nieuwe A2 Entree

Om de verkeerseffecten in kaart te brengen is een verkeersonderzoek uitgevoerd waarin de referentievariant 2030 (autonome scenario) en de planvariant 2030 met elkaar zijn vergeleken. Er is gekeken naar gevolgen op doorstroming, robuustheid en verkeersveiligheid, eventuele knelpunten die optreden in het netwerk en mitigerende maatregelen.

Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (VMA) en voor de onderdelen op het hoofdwegennet is gebruik gemaakt van de beschikbare Rijksmodellen en de uitkomsten zijn getoetst vanuit Rijkswaterstaat.

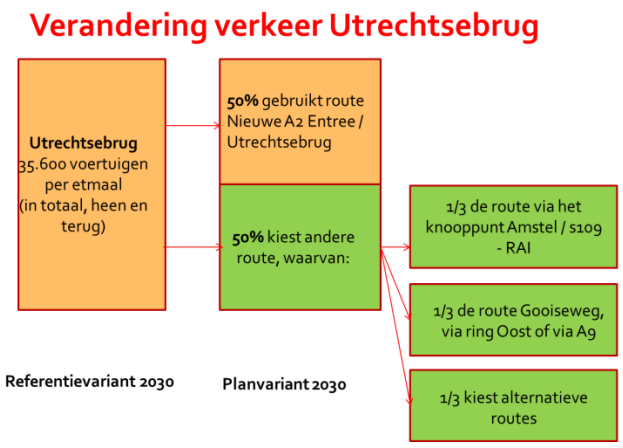
Om uitspraken te kunnen doen ten aanzien van de effecten op het evenementenverkeer is na de afronding van het verkeersonderzoek nog een expertsessie georganiseerd om de verwachte effecten op het verkeer bij in- en uitstroom kwalitatief te onderzoeken en toetsen.

Conclusies

- Het haalbaarheidsonderzoek concludeert dat er verkeerskundig voldoende zicht is op haalbaarheid voor deze fase van de plan- en besluitvorming (initiatief/ verkenningsfase) voor het pakket van maatregelen zoals geformuleerd in de Intentieverklaring Nieuwe A2 Entree.
- Het verkeersonderzoek laat zien dat er geen extra knelpunten optreden door de maatregelen van de planvariant ten opzichte van de referentievariant.
- Om uitspraken te kunnen doen over de definitieve verkeerskundige haalbaarheid dient nader onderzoek en afstemming plaats te vinden en de met stedelijke programma's (o.a. mobiliteitsplan Zuidoost, agenda Autoluw) en regionale programma's (MRA, Rijk).

Toelichting

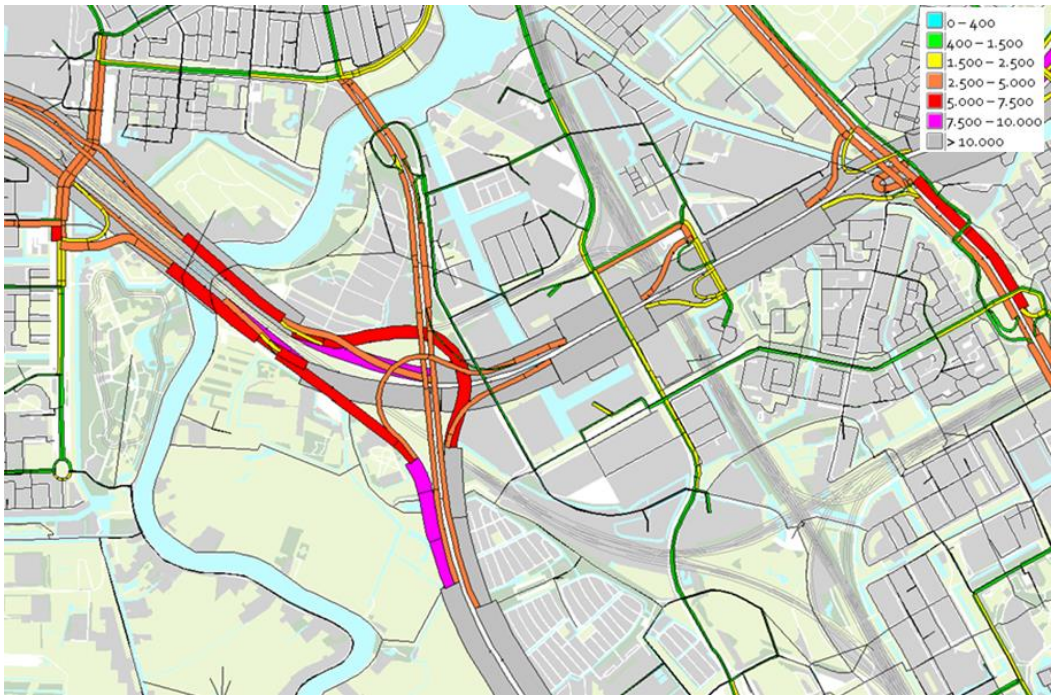
Het grootste effect heeft de Nieuwe A2 Entree op de route van huidige A2 naar de Rijnstraat via de Utrechtseweg / Utrechtsebrug.. De verandering is hieronder schematisch weergegeven:



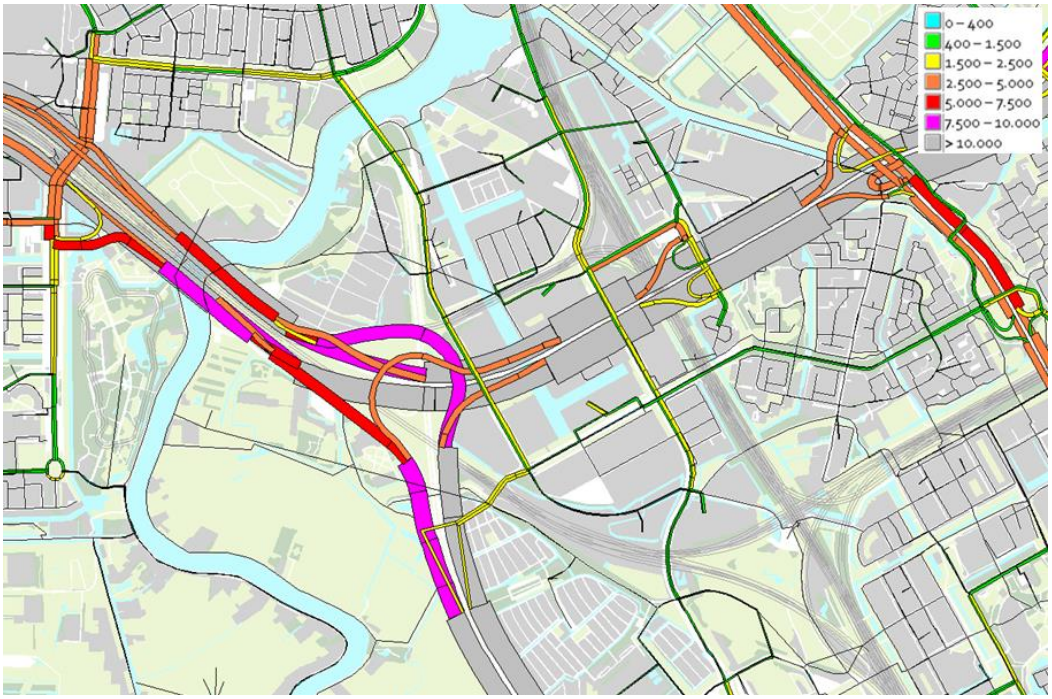
Effecten op het stedelijk wegennet

- In de planvariant wordt een belangrijk stedelijk knelpunt weggenomen ten aanzien van de referentievariant bij de aansluiting Utrechtsebrug en de Rivierenbuurt. Doordat het verkeer met de helft afneemt over deze route wordt het knelpunt opgelost en neemt daardoor het autoverkeer flink af op de Rijnstraat en de President Kennedylaan.
- De overige helft van het autoverkeer kiest volgens het model een andere route, waarvan een derde via de s109 rijdt en een derde via de Gooiseweg via ring Oost of de A9. Het overige verkeer kiest verschillende alternatieve routes. Het verkeer lijkt zich volgens het model gelijkmatiger te verspreiden dan oorspronkelijk gedacht
- Een stedelijk aandachtspunt betreft de toerit Europaboulevard zuidelijke zijde, s109. De toe- en afritten worden in het kader van Zuidasdok de komende jaren anders ingericht en met de verwachte groei van het autoverkeer en de Nieuwe A2 Entree wordt ingeschat dat de VRI (verkeersregeling instelling op het kruispunt) het net kan opvangen.
- Een ander aandachtspunt betreft de robuustheid van het stedelijk netwerk door de optelsom van projecten en maatregelen in de infrastructuur. De effecten van de Nieuwe A2 Entree lijken beperkt maar zullen in samenhang met andere projecten en maatregelen moeten worden bezien.

In de volgende twee figuren zijn de uitkomsten van de intensiteiten in de referentie- en planvariant over het gehele gebied weergegeven:



Verkeersintensiteiten referentievariant 2030



Verkeersintensiteiten planvariant 2030

Effecten op het Rijkswegennet

- Het knooppunt Amstel (Rijkswegennet, boog van A2 naar Zuidas) is al een bekend knelpunt. Zo ook in de referentievariant 2030 en het wordt in de planvariant nog drukker. De I/C waarde stijgt van 91 naar 94%, voornamelijk in de spitsen. Vanwege de lichte verkeerstoename wordt dit knelpunt iets zwaarder belast met de nieuwe A2 entree.
- De stijging leidt echter niet tot een andere beoordeling van het knelpunt binnen de categorieën die Rijkswaterstaat hiervoor hanteert.
- De aansluiting van de extra rijstrook in de verbindingsboog van de A10-Oost naar de A2 (richting Utrecht), onderdeel van het maatregelenpakket A2 Entree, levert 21% extra capaciteit op.

Robuustheidscenario's

- In het verkeersonderzoek zijn twee robuustheidscenario's onderzocht, een op het hoofdwegennet (stremming tunnel Zuidasdok) en een op het onderliggend wegennet (gedeeltelijke stremming Gooiseweg).
- De robuustheidscenario's geven inzicht op de effecten op het wegennet bij grote drukte en/of onverwachte omstandigheden.
- De conclusie is dat er in beide scenario's geen significant verschil optreedt tussen de referentie- en planvariant in 2030.

Effecten op doorstroming evenementenverkeer

- In het kader van het onderzoeken van de effecten van de Nieuwe A2 Entree op de in- en uitstroom van het evenementenverkeer is een expertsessie georganiseerd met de partijen die verantwoordelijk zijn voor de verkeersmanagement in het gebied.
- Ten aanzien van de instroom van het evenementenverkeer is de conclusie dat de robuustheid van het netwerk wordt versterkt doordat er meer spreidingsmogelijkheden zijn om de risicovolle Burgemeester Stramanweg te mijden, met alternatieve routes voor de overige doelgroepen als positief aandachtspunt.
- Ten aanzien van de uitstroom van het evenementenverkeer zijn er meer mogelijkheden om hard te sturen op de uitstroom bij evenementen waardoor naar verwachting de uitrijtijd kan afnemen. Daarnaast biedt de afrit een extra ventiel voor de overige doelgroepen (zoals bewoners en werknemers in het gebied) en voor de hulpdiensten.

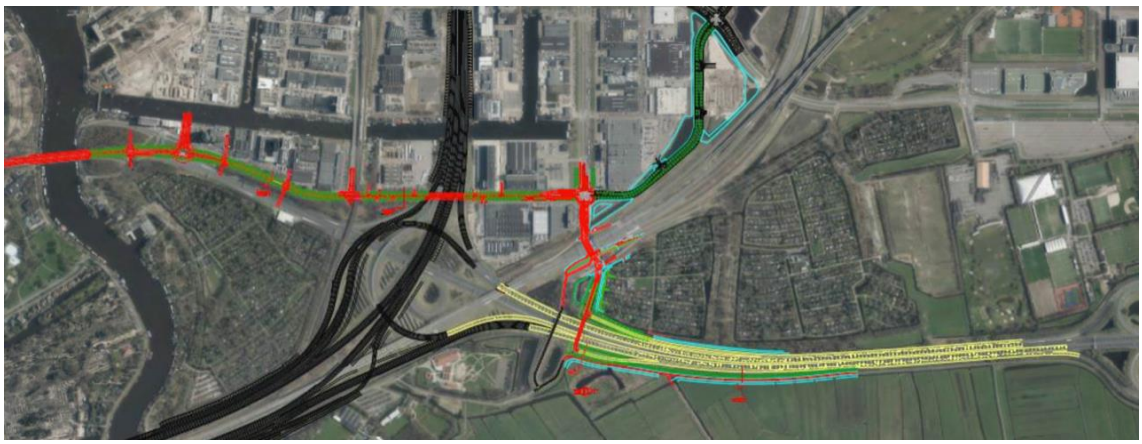
Advies voor vervolgstappen

- Het nader onderzoeken van de effecten op de doorstroming op het onderliggend en hoofwegennet bij in ieder geval de op- en afritten bij de afslagen s109 en s112;
- Het nader onderzoeken van de effecten op het hoofdwegennet op het Knooppunt Amstel;
- De maatregelen van de Nieuwe A2 Entree meenemen in het mobiliteitsplan Zuidoost met als doel de robuustheid van het stedelijk netwerk te onderzoeken.
- Het op basis van de expertsessie evenementenverkeer verder onderzoeken van de verwachte positieve effecten op het onderliggend wegennet.

2.2 Actualisatie schetsontwerp

Op basis van de verkeersintensiteiten is een nieuw integraal schetsontwerp gemaakt en vastgesteld voor het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet. Onderstaan is het schetsontwerp weergegeven voor het totale gebied. Tevens is een basisontwerp voor de landschappelijke inpassing (bomencompensatie en waterlopen) opgenomen in dit schetsontwerp.

Het schetsontwerp is opgesteld door de gemeente Amsterdam in samenwerking met Rijkswaterstaat en getoetst aan de eisen conform de opdracht uit de Intentieverklaring. De gemeente Ouder-Amstel en de Vervoerregio Amsterdam hebben het schetsontwerp eveneens getoetst.



Geactualiseerd schetsontwerp Nieuwe A2 Entree (zie bijlage voor beter inzicht)

De conclusies bij het schetsontwerp zijn de volgende:

- De Nieuwe A2 Entree is verkeerskundig en ruimtelijk in te passen in het projectgebied.
- De rijbaanindeling, verdrijvingsvakken, bewegwijzering en eisen aan verkeersveiligheid zijn in het ontwerp geborgd en getoetst door Rijkswaterstaat voor deze fase van de planvorming.
- Voor optimale doorstroming is het noodzakelijk het kruispunt Van der Madeweg/Joan Muyskenweg opnieuw in te richten. Deze is nu nog niet ingericht op een grotere verkeersstroom richting de Utrechtsebrug. In het schetsontwerp zijn daarom extra afslagvakken van en naar de richting Utrechtsebrug opgenomen.
- Er is in het concept schetsontwerp gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen de nieuwe op- en afrit Joan Muyskenweg/Van der Madeweg en de doorgaande fietsroute Amsterdam Zuid - Amsterdam Zuidoost lopende over de Buitensingel.
- Een ongelijkvloerse kruising zorgt hier voor een betere doorstroming voor het autoverkeer en een verkeersveilige route voor het langzaam verkeer (fiets) voor de route van Amsterdam Zuid naar Zuidoost.
- In dit schetsontwerp kost de aanleg van een nieuwe A2 ongeveer 15 volkstuinen van Volkstuinenpark Dijkzicht. Het vervolgonderzoek moet uitwijzen of het tot dit aantal beperkt kan blijven.
- De bomen-, water- en natuurcompensatie vraagt om een nadere uitwerking; er zijn mogelijkheden voor extra landschappelijke compensatie door toevoeging van extra

bomenrijen, waterpartijen, natuur en eventuele zicht- en geluidswallen/schermen naar de A2 (zowel aan oost- als westzijde) .
- Het schetsontwerp is als basis gebruikt voor de uitgevoerde kostenraming.

Na het afronden van het schetsontwerp heeft er overleg plaatsgevonden met ProRail over de relatie met de MIRT-verkenning 5e/6e Spoor en de reservering van een keervoorziening in het Duivendrechtse Veld. Deze verkenning en een eventuele toekomstige reservering heeft mogelijk effecten voor de Nieuwe A2 Entree. In een eventueel vervolgonderzoek zal dit verder onderzocht dienen te worden.

Advies voor vervolgstappen

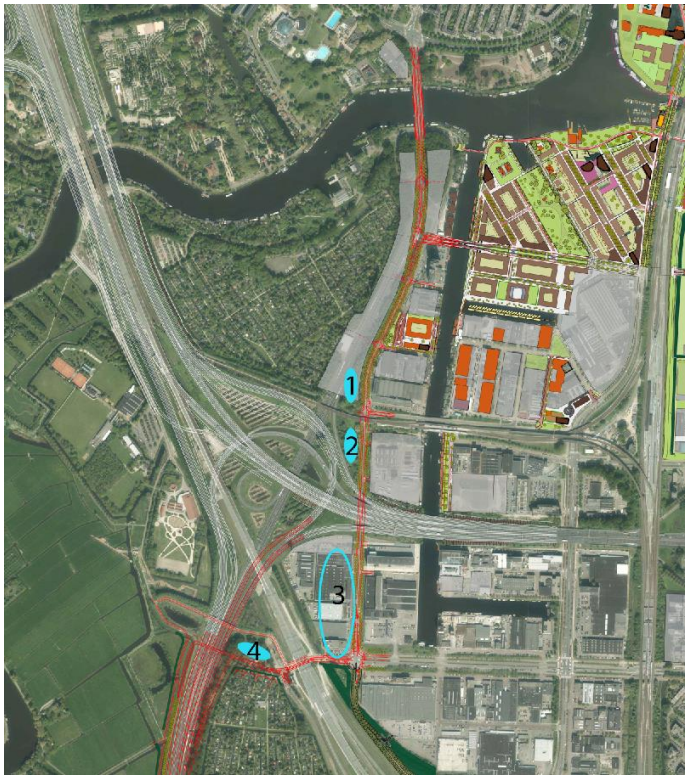
- Het onderzoeken van optimalisatievarianten op het hoofdwegennet;
- Het onderzoeken van landschappelijke inpassingsvarianten en het inzichtelijk maken van de kosten van de verschillende varianten;
- Het optimaliseren van het schetsontwerp in relatie tot een mogelijke realisatie van een keerspoor in relatie tot de MIRT-verkenning 5e/6e spoor en het opstellen van een samenhangend ontwerp in relatie tot de verschillende gebiedsontwikkelingen.
- Het uitvoeren van een VVA-II audit in relatie tot het verkeerskundig veilig ontwerp.
- Het onderzoeken van het verbeteren van de verbinding met metrostation Overamstel, in relatie het goed aansluiten van de toekomstige gebiedsontwikkeling.

2.3 Onderzoek alternatieve locatie brandstofverkooppunt

Een onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek is het amoveren van de A2 tussen de A10 en de Utrechtsebrug en het aanleggen van een nieuwe halve aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel. In de huidige situatie langs de A2 bij de Utrechtsebrug is nu een brandstofverkooppunt gesitueerd (ESSO) die tevens ook verplaatst of opgeheven zal moeten worden. In de Intentieverklaring is de opdracht gegeven om een verkenning uit te voeren naar een geschikt alternatief voor het huidige brandstofverkooppunt.

Volgens de richtlijnen van de verzorgingsplaatsen en de benzinewet is het van belang dat een geamoveerd brandstofverkooppunt terugkomt langs het areaal van de rijkswegen (lees A2) in een straal van 20-22 km. Het niet laten terugkomen voldoet hiermee niet aan de Rijksvastgoedportefeuille (RVPS). Door het amoveren en eventueel niet terugplaatsen van het brandstofverkooppunt langs de A2 mist Rijkswaterstaat inkomsten uit de concessie die is afgegeven aan de exploitant (ESSO).

In dit deelonderzoek is tot nu toe gekeken naar vier alternatieve locaties.



Onderzochte alternatieve locaties brandstofverkooppunt

Wanneer de geldende eisen vanuit de Benzinewet worden meegenomen en tevens wordt gekeken naar de politiek-maatschappelijke haalbaarheid dan is de conclusie te zijn dat er geen alternatieve locatie beschikbaar is aan een Rijksweg, enkel aan een stedelijke weg, de Joan Muyskenweg.

In het onderzoek komt tevens de nut-en-noodzaak discussie van het terugkeren van het brandstofverkooppunt aan de orde. Voor de partijen lijkt ook het niet terugkeren van het brandstofverkooppunt een optie te zijn, en geen hard breekpunt zoals geformuleerd in de intentieverklaring. Dat betekent dat indien het project wordt gerealiseerd er een financiële compensatie plaats zal moeten vinden. De bandbreedte van deze compensatie is opgenomen in de kostenraming.

De voorlopige conclusie is dat de locaties 1 en 2 mogelijke alternatieve locaties zijn, waarbij nog wel een bredere belangenafweging gemaakt moet worden. Zo zal er voor beide kavels een afweging moeten worden gemaakt in relatie tot ruimteclaims van andere projecten en belangen.
Dit betekent waarschijnlijk dat er alleen een brandstofverkooppunt met stedelijke concessie zou kunnen terugkomen in het projectgebied, indien hiervoor wordt gekozen.

Voor de beide scenario's is een grove financiële raming opgesteld, deze is onderdeel van de totale kostenraming. Bij de grove raming zijn verschillende uitgangspunten gehanteerd en aannames gedaan welke nog verder onderzocht zullen moeten worden in de volgende periode.

Advies voor vervolg

- Het maken van nadere afspraken en uitwerking van de kosten tussen het project Nieuwe A2 Entree en RWS – Rijksvastgoedbedrijf over het brandstofverkooppunt Utrechtsebrug.
- Het voorbereiden en nemen van een besluit over het terug laten komen van een brandstofverkooppunt met een stedelijke concessie in het projectgebied.

3.4 Technisch onderzoek

Voor deze fase van de planvorming hebben we reeds een uitgebreid technisch onderzoek laten uitvoeren. Het betreft een onderzoek uitgevoerd door het Ingenieursbureau Amsterdam naar de

onderdelen kabels en leidingen, historisch onderzoek naar archeologie, bodemkwaliteit, grondsoorten, conventionele explosieven en ondergrondse obstakels, onderzoek naar groen en ecologie.

Uit het technisch onderzoek zijn vooralsnog geen knelpunten voortgekomen. Wel zijn er verschillende vervolgstappen benoemd die genomen moeten worden in vervolgfasen van een project Nieuwe A2 Entree.

Specifiek aandachtspunt is de ligging van een NUON hoofdwarmteleiding. Deze is in het concept schetsontwerp en het technisch onderzoek meegenomen en lijkt vooralsnog geen knelpunt op te leveren.

Voor elk apart thema is een overzicht opgesteld van vervolgstappen en aandachtspunten voor het proces. Deze verschillende analyses zijn opgenomen als bijlagen bij dit haalbaarheidsonderzoek.

Advies voor vervolg

- Het maken van een inventarisatie van de te nemen vervolgstappen in de vervolgfase ten aanzien van de thema's kabels en leidingen, ondergrond, groen en ecologie.

3.5 Juridisch-planologische verkenning

In de verkenning is onderzoek gedaan naar de relatie met het Tracébesluit Zuidasdok, noodzaak Besluit MER, de relatie met de provinciale Omgevingsvisie en –verordening, structuurvisie Amsterdam 2040, de bestemmingsplannen en omgevingsaspecten.

Het plan voor de nieuwe A2-Entree is niet MER-plichtig. Alleen een traject met een lengte van 5 km of meer is MER-beoordelingsplichtig. Het traject van de nieuwe A2 Entree haalt niet de 5 km.

De locatie waar de nieuwe oprit van de A2 is geprojecteerd, maakt op grond van de provinciale Omgevingsverordening onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. De provincie Noord-Holland – bevoegd gezag voor Natuurnetwerk Nederland - zal moeten instemmen met de aanleg van de oprit. Mogelijk moet hiervoor compensatie plaats vinden.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is een ruimtelijke reservering opgenomen voor de nieuwe A2 Entree. Het volkstuincomplex Amstelglorie is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur uit de structuurvisie. Het in het kader van de Nieuwe A2 Entree ongemoeid laten van het volkstuincomplex Amstelglorie sluit daar bij aan.

De plannen voor de Nieuwe A2 Entree passen niet binnen de vigerende juridische planologische regelingen van de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam. Bij de verdere planvorming voor de nieuwe A2 Entree zal moeten worden nagegaan wat de geluidgevolgen zijn voor de in de bestemmingsplannen A2/Joan Muyskenweg en Amstelkwartier tweede fase, Weststrook Zuid e.o. opgenomen woningbouw.

Het volkstuincomplex Dijkzicht, in de gemeente Ouder-Amstel, maakt onderdeel van het gebied van De Nieuwe Kern, waarin deze volkstuinen gehandhaafd blijven. Het plan voor de Nieuwe A2 Entree loopt voor een klein deel over deze volkstuinen.

De A2/Joan Muyskenweg heeft met het groen aan weerszijden cultuurhistorische waarden. Bij de plannen moet hier aandacht aan worden gegeven.

Samenvattend komen uit de inventarisatie komen geen knelpunten naar voren wel worden aandachtspunten benoemd voor het vervolgproces indien er wordt besloten naar een volgende planvormingsfase te gaan, te weten:

Advies voor vervolg

- Afstemming en nadere uitwerking met Rijkswaterstaat over welk juridisch instrumentarium nodig is voor aanleg afrit en het verwijderen van snelweg.

- Afstemming en overleg met provincie Noord-Holland in verband met provinciale Omgevingsverordening, en specifiek het Natuurnetwerk Nederland, eventuele compensatieregeling voor het gebied dat nodig is voor de oprit naar de A2 richting Utrecht. Hierover is heeft reeds een eerste overleg met de provincie Noord-Holland plaatsgevonden.
- Het aanpassen van vigerende juridisch ruimtelijke kaders gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam
- In verdere planvorming aandacht voor geluidsgevolgen van aanpassing voor de geplande woningbouw in de omgeving.

3.6 Kostenraming nieuwe A2 Entree

Op basis van het concept schetsontwerp is door het Ingenieursbureau een kostenraming opgesteld voor de maatregelen van de Nieuwe A2 Entree zoals geformuleerd in de Intentieverklaring. Samen met de bandbreedte voor de kosten voor het verplaatsen van het brandstofverkooppunt vormt dit de nieuwe kostenraming voor de nieuwe A2 Entree.

Het Ingenieursbureau Amsterdam raamt de kosten voor de realisatie van de nieuwe A2 Entree op EUR 54,5 – 59 miljoen, bestaande uit voorziene kosten voor de realisatie van de verschillende onderdelen en een risicoreservering van EUR 12 miljoen. Dat is inclusief de bandbreedte voor het uitplaatsen van het brandstofverkooppunt.

Onderdelen kostenraming:

- Realisatie van de op- en afrit van de snelweg A2
- Realisatie van de aansluiting van HWN naar het OWN over het spoor, inclusief aansluiting Buitensingel met ongelijkvloerse kruising met fietsbrug, geen VRI
- Realisatie van wijzigingen van rijbanen HWN tussen nieuwe afrit en knooppunt Amstel
- De verwijdering van de verbindingsboog tussen de A-10 Oost en de A2 richting Utrechtsebrug
- De verwijdering van beide hoofdrijbanen van de A2 vanaf de Utrechtsebrug tot aan de verbindingsbogen met respectievelijk de A10 Zuid en A10 Oost aan de zuidzijde van knooppunt Amstel.
- Het realiseren van de aanpassingen aan het kruispunt van der Madeweg en Joan Muyskenweg, inclusief het vergroten van de wegvakken. Aanpassingen Muyskenweg tot gemeentegrens meenemen dit onderdeel.
- Het realiseren van extra invoegstrook vanuit verbindingsboog A10-Oost naar A2.
- Het herprofileren en stroomlijnen van de bestaande Joan Muyskenweg vanaf de Utrechtsebrug tot grondgebied Ouder-Amstel. Ruimte inclusief vrij liggende fiets- en voetpaden. Aansluiten nieuwe brug Amstelstroomlaan.
- Kosten herinrichting noordzijde volkstuinpark Dijkzicht.

Advies voor vervolg

- Op basis van eventuele optimalisatie en/of aanpassingen dient een nieuwe kostenraming gemaakt te worden passend bij de aangepaste uitgangspunten en andere fase van het project.

3.7 Overige onderzoeken Intentieverklaring

In de opdracht van de Intentieverklaring Nieuwe A2 Entree zijn verschillende onderzoeken meegegeven. In de projectgroep is er besloten dat een aantal onderzoeken nog onvoldoende passen bij deze fase van de planvorming en dat het meer opportuun is deze onderzoeken uit te voeren na een bestuurlijk akkoord over de haalbaarheid van de gezamenlijk geformuleerde ambitie. Het betreft de volgende onderzoeken:

- Een onderzoek naar de over te dragen (kopen/verkopen) gronden. Er heeft wel onderzoek plaatsgevonden naar eigendom van de gronden, hier lijken geen knelpunten op te treden, maar er is nog geen grondstrategie opgesteld. Hierover zullen nader afspraken gemaakt moeten worden, mede in relatie tot uitspraken over de ontwikkelstrategie.

- Een onderzoek naar toekomstig beheer en onderhoud. Dit betreft o.a. ook nadere afspraken over eigendom van nieuwe infrastructuur in het gebied. Hierover zullen nader afspraken gemaakt, mede in relatie tot de financiering.
- Een participatiemoment met de omgeving. De gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam organiseren 21 mei 2019 een informatiebijeenkomst met direct betrokken partijen in het gebied om hen te informeren over de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek, het besluitvormingsproces en eventuele vervolgstappen.

Bijlage 1 | Organisatie en rolverdeling Haalbaarheidsonderzoek Nieuwe A2 Entree

De gemeente Amsterdam was trekker en penvoerder van het haalbaarheidsonderzoek nieuwe A2-Entree en het Plan van Aanpak. Het schetsontwerp van de nieuwe A2-Entree is gezamenlijk uitgewerkt door verkeersontwerpers van de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf hebben de benodigde juridische en financiële informatie voor het nader onderzoek inzake de toekomst van het benzineverkooppunt ingebracht.

Daarnaast hebben Rijkswaterstaat, de Vervoersregio Amsterdam en gemeente Ouder-Amstel vooral een adviserende en toetsende rol gehad in de deelonderzoeken.

Er is een ambtelijke projectgroep en een ambtelijke stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van de Partijen.

De ambtelijke projectgroep kwam met enige regelmaat bijeen en de ambtelijke stuurgroep komt bij besluitvormende momenten bijeen. Het bestuurlijk akkoord over het haalbaarheidsonderzoek en de eventuele vervolgstappen wordt intern – bij de verschillende organisaties – bestuurlijk besloten. Indien er een positief bestuurlijk besluit volgt zal een gezamenlijke bestuurlijke opdracht voor het vervolg worden opgesteld.

In de werkgroepen worden de deelonderzoek ingedeeld naar de thematieken besproken en aangestuurd voordat deze in de projectgroep worden behandeld.

Ambtelijke stuurgroep (leden Amsterdam, RWS, VRA en O-A)
- Pieter Klomp (gemeente Amsterdam, R&D)
- Willem van Heiningen (gemeente Amsterdam, V&OR), voorzitter
- Isabel van de Geer (Rijkswaterstaat WNN)
- Anneke van Dorp (Ministerie I&W)
- Serge van Donkelaar (gemeente Ouder-Amstel)
- Menko Noordergraaf (Vervoerregio Amsterdam)
- Joost Molenaar, projectmanager, secretaris

Ambtelijk opdrachtgevers vanuit de gemeente Amsterdam
- Pieter Klomp, directie R&D
- Willem van Heiningen, ambtelijk opdrachtgever V&OR

Projectgroep (leden Amsterdam, RWS, VRA en O-A)
- Joost Molenaar, projectmanager
- Roy Berents (R&D Amsterdam)
- Max Niekus (V&OR Amsterdam)
- Asta van Droffelaar (RWS-WNN)
- Noemi von Meijenfeldt (RWS – Zuidasdok)
- Renske Oussoren (gemeente Ouder-Amstel)
- Titus Reijntjes (Vervoerregio Amsterdam)

In de verschillende werkgroepen voor de deelonderzoeken hebben vertegenwoordigers van de vier betrokken partijen deelgenomen.

Penvoerder
Gemeente Amsterdam, projectmanager Joost Molenaar

Bijlage 2 | Schetsontwerp Nieuwe A2 Entree

