



De Boelelaan Oost

Uitvoeringsbesluit



Gemeente Amsterdam
Dienst Zuidas

Colofon

titel De Boelelaan Oost, Uitvoeringsbesluit

Opdrachtgever Zuidas i.s.m. V&OR

Opsteller R&D. Projectgroep Boelelaan Oost

datum 3 november 2015

status definitief

informatie www.amsterdam.nl/zuidas

contactpersoon Monique Soe-Agnie, email: mse@zuidas.nl)



Gemeente Amsterdam

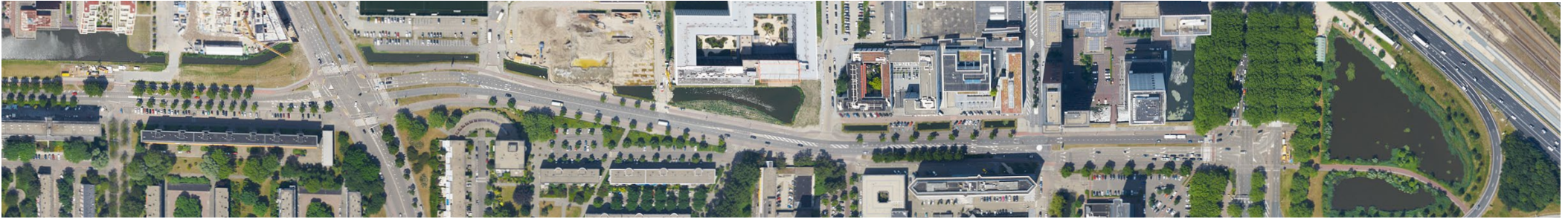
Dienst Zuidas

Inhoud

H1	Inleiding	4
H2	Scope	5
	Samenhang andere projecten	6
H3	Ontwerp	7
	Verkeersontwerp	7
	Maaiveldontwerp	9
H4	Uitvoering en fasering	13
H5	Financiën	14
	Investeringsraming Uitvoeringsbesluit en Definitief Ontwerp De Boelelaan Oost	14
	Dekking	14
	Beheer	14
	Risico's	15
H6	Planning	16

1

Inleiding



Afb1: Luchtfoto huidige situatie de Boelelaan Oost

Op 28 april 2015 is de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de De Boelelaan Oost door het college van B&W vrijgegeven voor inspraak. In de Nota van Uitgangspunten Boelelaan Oost zijn onder meer uitgangspunten, inrichtingseisen en een schetsontwerp voor de herprofilering van de Boelelaan Oost opgenomen. In samenspraak met Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR) is de Nota van Uitgangspunten herprofilering Boelelaan Oost na de inspraak verder uitgewerkt tot onderhavig Uitvoeringsbesluit en Definitief Ontwerp met bijbehorende (kabinet) kredietraming.

Met de bestuurlijke vaststelling van het Uitvoeringsbesluit en Definitief Ontwerp voor de herprofilering van de Boelelaan Oost wordt uitvoering gegeven aan één van de belangrijkste maatregelen uit het Actieplan Verkeer en Vervoer die in 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. Naast de wegverbreding waarmee de bereikbaarheid van het gebied in de toekomst wordt geborgd wordt ook het groot onderhoud

van de weg in één keer meegenomen. Daarnaast betekent de herprofilering een significantie verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en krijgt de De Boelelaan Oost in de toekomst meer het karakter van een stadsstraat.

Met de herprofilering krijgt de De Boelelaan Oost onder meer:

- Een volwaardig profiel over het gehele tracé van de De Boelelaan Oost met 2 doorgaande rijbanen van elk 6,5 meter breed met elk 2 rijstroken;
- Voetpaden en bomenstroken aan weersijden van de weg van 3 meter breed;
- Vrijliggende éénrichting fietspaden van drie meter breed aan weersijden;
- Een reservering voor een extra 3e rechtsafvak bij de kruising de De Boelelaan Oost/ Europaboulevard. Deze kan worden aangelegd wanneer de oprit (S109) van de A10 is verbreed en aangelegd;
- Op het kruispunt Beethovenstraat een aparte voorsorteerstrook voor recht doorgaand

verkeer in westelijke richting;

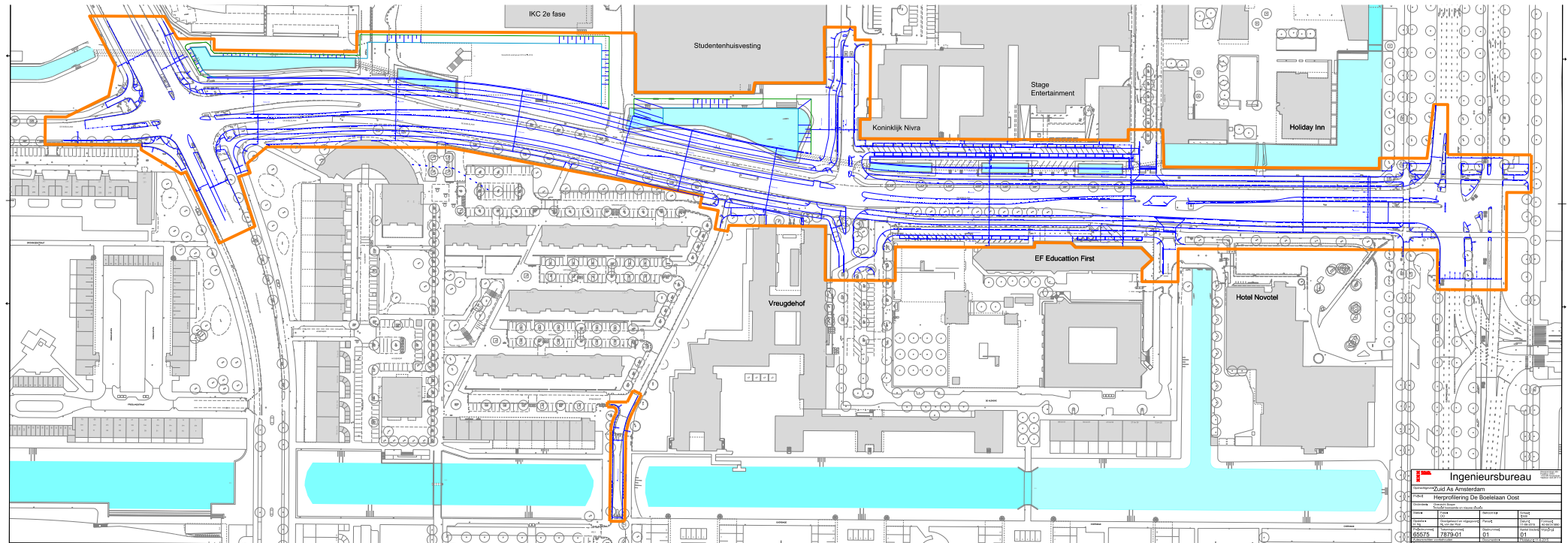
- Een volwaardige met verkeerslichten (VRI) geregelde kruising bij de Vivaldistraat/de De Boelelaan Oost en de Klencke;

Om de doorstroming op de Boelelaan Oost te verbeteren komt daarnaast:

- De aansluiting van de Van Heenvlietlaan op de Boelelaan Oost te vervallen en wordt de zogeheten 'Rotterdamse wijk' in de nieuwe situatie voor autoverkeer ontsloten via de A.J. Ernstraat;
- De rechtstreekse aansluiting van het parkeerterrein Vreugdehof (de Klencke 111) op de De Boelelaan Oost te vervallen en deze wordt ontsloten via de A.J. Ernstraat/Van Heenvlietlaan;
- De directe aansluiting van AFC op de De Boelelaan Oost te vervallen; in de tijdelijke situatie wordt het sportpark ontsloten via de Beethovenstraat. In de eindsituatie wordt het nieuwe sportpark ontsloten via de Verlengde Mahlerlaan.

2

Scope



Afb 2: Definitief verkeersontwerp met hierop de projectgrenzen aangegeven

De projectgrenzen van het project De Boelelaan Oost zijn de volgende:

- Aan de oostzijde sluit het project aan op de bestaande situatie van de Europaboulevard. Op de kruising met de Europaboulevard worden de belijning en diverse verkeersheuvels, lokaal aangepast.
- Aan de westzijde sluit het project aan op de bestaande situatie van de Beethovenstraat en de Van Leijenberghlaan. Op de kruising wordt de belijning, lokaal aangepast evenals de langzaam verkeer oversteek over de Van Leijenberghlaan.
- Aan de noordzijde sluit het project aan op de bestaande situatie van de Tommaso Albinonistraat en de bestaande kademuur van de gracht. De bestaande ventweg (incl. stoep) tussen de Antonio Vivaldistraat en Albinonistraat wordt geheel geherprofileerd en hoort ook bij het project van de De Boelelaan Oost. De Antonio Vivaldistraat wordt voor de eerste 100 meter in noordelijke richting geherprofileerd t.b.v. opstelvakken van de nieuwe VRI. Hierin valt ook het nieuw te maken twee richtingen fietspad.
- Tussen de Beethovenstraat en de Antonio Vivaldistraat wordt de noordzijde van het project begrensd tot en met de kademuur van de De Boelegracht.
- Aan de zuidzijde wordt het project begrensd tot en met het nieuw te maken voetpad. De aansluiting van de Van Heenvlietlaan op de De Boelelaan wordt afgesloten en aangepast.

De huidige aansluiting van De Klencke 111 wordt gewijzigd en aangesloten op de Van Heenvlietlaan. De huidige ventweg van de Klencke dient geheel (incl. stoep) geherprofileerd te worden. De aansluiting van de Klencke op de De Boelelaan wordt geheel aangepast.

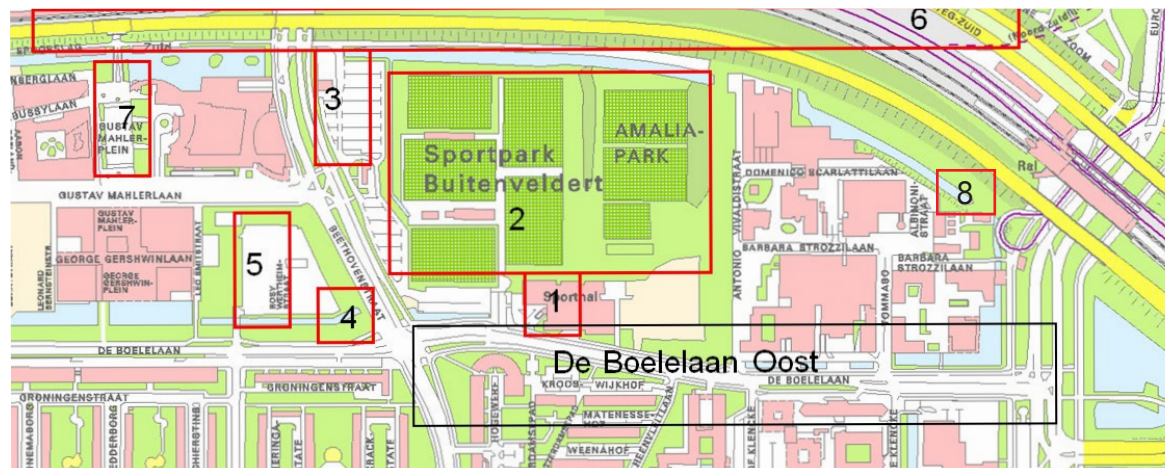
- Onderdeel van het project is ook het maken van een nieuwe ontsluiting van de Van Heenvlietlaan. In plaats van de aansluiting op de De Boelelaan wordt de Van Heenvlietlaan aangesloten op de A.J. Ernststraat, hiertoe moet de huidige versmalling ten behoeve van het fietspad in de van Heenvlietlaan ongedaan worden gemaakt en geschikt worden gemaakt voor autoverkeer.

Samenhang andere projecten

De uitvoering van de Boelelaan Oost is voorzien van medio 2016, met een oplevering in het 1e kwartaal van 2018. Gedurende de uitvoeringsperiode van de Boelelaan Oost zijn ook diverse andere projecten in uitvoering. Deze worden hieronder kort besproken. Zie ook afbeelding 3.

Ontwikkelingen Ravel

1. 1KC 2e Fase; Realisatie van een integraal kindcentrum (school) inclusief openbare ruimte vanaf augustus 2015 – januari 2016;
2. AFC; Verplaatsen van sportvelden en realisatie nieuw sportpark inclusief ondergrondse parkeergarage vanaf mei 2016 - december 2018, afsluiten huidige toegang en realiseren alternatief zomer 2016;
3. P15 kavel; Bouwrijp maken van kavel P15 vanaf medio 2016 en een vastgoedontwikkeling vanaf begin 2017



Afb 3: Samenhang andere projecten

Voor Ravel is in het kader van diverse ontwikkelingen zoals hieronder aangegeven, de De Boelelaan een aan/afvoer route van bouw- en bestemmingsverkeer.

Ontwikkelingen Gershwin

4. Aanleg Kadeconstructie Oostelijke kop Boelegracht en graven Boelegracht vanaf medio 2016 tot eind 2016.
5. Nieuw op te starten Vastgoedontwikkeling Kavel 1B en 2B en reeds in ontwikkeling zijnde kavels van Gershwin (Kavel 4, 9/10, 14, 13/15) vanaf heden tot eind 2018.

Voor Gershwin is in het kader van de ontwikkelingen zoals hieronder aangegeven, de De Boelelaan een aan/afvoer route van bouw- en bestemmingsverkeer.

ZuidasDOK

6. Het project ZuidasDok behelst onder meer de ondertunneling van de A10, het realiseren van een Nieuw OV Knooppunt en het herstructureren van K&L tracés. Realisatie ZuidasDok

start vanaf medio 2017. Op dit moment loopt hiervoor een aanbestedingsprocedure. De aannemer van het ZuidasDok kan voor de Bouwlogistiek gebruik maken van de Beethovenstraat/De Boelelaan Oost. Na de aanbesteding komt er meer duidelijkheid over de wijze waarop de aannemer het werk zal gaan uitvoeren.

7. Aanleg Fietsparkeergarage Mahlerplein vanaf heden tot medio 2016 en Paviljoen ABN-Amro vanaf heden tot eind 2016.

Ontwikkeling Vivaldi

8. Kavel 14: Bouwrijp maken 2e kwartaal 2016 en een hotelontwikkeling vanaf begin 2017.

Met deze projecten vindt er afstemming plaats over de fasering en uitvoering van de werkzaamheden in relatie tot de uitvoering van de herprofilering van de Boelelaan Oost.



Afb 4. Toekomstig beeld De Boelelaan

De De Boelelaan Oost maakt onderdeel uit van het stedelijke Hoofdnet Auto en Hoofdnet Fiets. En heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het verkeer op de Zuidas, veel verkeer vanaf de A10 maakt gebruik van de De Boelelaan Oost en de Europaboulevard. Dit gedeelte van de De Boelelaan is daarmee een onmisbare verbinding tussen de A10 en de Zuidas.

Het oostelijk deel van de De Boelelaan kent in de huidige situatie deels een 2 x 2 profiel en deels een profiel wat het midden houdt tussen een 2 x 1 en een 2 x 2 profiel. Het is gezien de verkeersintensiteit noodzakelijk om hiervan een volwaardig 2 x 2 profiel te maken. Belangrijke aandachtspunten bij deze herprofilering, naast de doorstroming van het huidige en geprognosticeerde verkeer, zijn de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en de verkeersveiligheid.

Verkeersontwerp

Om de geprognosticeerde verkeersintensiteit in de toekomst te kunnen faciliteren dient de De Boelelaan Oost in de nieuwe situatie een volwaardig profiel te krijgen en van 2 x 2 rijstroken. Hierbij hebben de rijstroken een breedte van 3.25 meter dus 6.50 meter per rijbaan. Tevens zal er een brede middenberm als afscheiding tussen beide rijbanen komen. Deze middenberm is noodzakelijk om de benodigde afslagvakken nabij de kruisingen te kunnen aanleggen. Aan weerskanten van de Boelelaan Oost komt tussen de weg en de fietspaden een tussenberm met bomen met een breedte van minimaal 3.00 meter. De fietspaden, welke in één richting zullen worden bereden, krijgen ook een breedte van 3.00 meter. Bromfietsen moeten gebruik maken van de rijbaan en samen rijden met het autoverkeer. De naast het fietspad liggende voetpaden krijgen eveneens een breedte van 3.00 meter.

Kruising Boelelaan Oost/ Beethovenstraat

De Boelelaan Oost sluit in het westen aan op de Beethovenstraat en de Van Leijenberghlaan. Deze kruising is momenteel geregeld met verkeerslichten. Ook in de het nieuwe ontwerp is deze kruising geregeld met verkeerslichten en zijn er rondom de kruising langzaam verkeer oversteken. Om de geprognosticeerde verkeersintensiteit op deze kruising ook in de toekomst te kunnen verwerken is aan de oostzijde van de kruising op de Boelelaan een extra rechtdoorvak toegevoegd.

Kruising Boelelaan Oost/ Vivaldistraat/ de Klencke

De kruising van de Boelelaan Oost met de Vivaldistraat en de Klencke zal geregeld worden met een VRI (verkeersregelinstallatie). Bij deze kruising zal ook het fiets- en voetgangersverkeer kunnen oversteken. In de toekomst komt er een aparte langzaam verkeerstunnel onder de

A10 door naar het Beatrixpark. Dit gebeurt aan de westzijde van de kruising. Het betreft hier een belangrijke fietsverbinding in de noord/zuid richting tussen de Van Heenvlietlaan en het Beatrixpark. Om een goede doorgaande fietsverbinding te maken naar de Van Heenvlietlaan is aan de zuidzijde van de De Boelelaan, tussen de kruising en de Van Heenvlietlaan, een klein stukje twee richtingen fietspad voorzien. Het autoverkeer vanaf de Klencke kan op deze kruising alleen uitrijden, inrijden is niet meer mogelijk. Alleen op deze manier is een snelle verkeersregeling te realiseren en kan het profiel van de weg beperkt blijven.

Kruising De Boelelaan Oost / Tommaso Albinonistraat/ de Klencke

De kruising met de Tommaso Albinonistraat/ de De Boelelaan Oost/ de Klencke ligt zeer dicht op de kruising Europaboulevard/ De Boelelaan. Het regelen van deze kruising met een verkeersregelinstallatie (VRI) is in verband met de gewenste doorstroming op de Europaboulevard en de De Boelelaan daarom verkeerskundig ongewenst.

Mede vanwege het verbeteren en bevorderen van doorstroming op de De Boelelaan Oost is het daarnaast straks niet meer mogelijk om linksaf vanuit de Klencke en de Tommaso Albinonistraat de De Boelelaan Oost af te slaan. Het verkeer dat vanuit de Tommaso Albinonistraat en de Klencke linksaf van de De Boelelaan wil slaan doet dit bij de met VRI geregelde kruising De Boelelaan/ Antonio Vivaldistraat/de Klencke. Om deze reden wordt ook de rijrichting op de noordelijke ventweg gewijzigd van west naar oost en de rijrichting op de zuidelijke ventweg gewijzigd van

oost naar west.

Kruising De Boelelaan / Europaboulevard

De kruising met de Europaboulevard is vooralsnog regelbaar met de huidige indeling van de opstelvakken doch deze kruising is zwaar belast. In de toekomst zal er door de ontwikkelingen van de Zuidas meer verkeer van de kruising gebruik gaan maken, deze toename kan dan niet meer in het huidige profiel verwerkt worden. Berekeningen hebben uitgewezen dat er in de toekomst (op de De Boelelaan) een extra rechtsaf vak (dus 3 in plaats van 2 rechtsaf vakken) nodig is. Dit afslagvak kan worden aangelegd als de oprit naar de A10 door ZuidasDok is aangepast. In het ontwerp is reeds rekening gehouden met de aanleg van dit 3e afslagvak in de vorm van een ruimtereservering.

Aansluiting AFC

In de huidige situatie sluit AFC vanaf de noordzijde rechtstreeks aan op de De Boelelaan. Bij de herprofilering van de De Boelelaan Oost komt deze aansluiting onder meer ten gevolge van de aanleg van de Boelegracht te vervallen. In de definitieve situatie wordt het nieuwe sportpark voor AFC ontsloten via de Verlengde Mahlerlaan. In de tijdelijke situatie zal AFC worden ontsloten vanaf de Beethovenstraat.

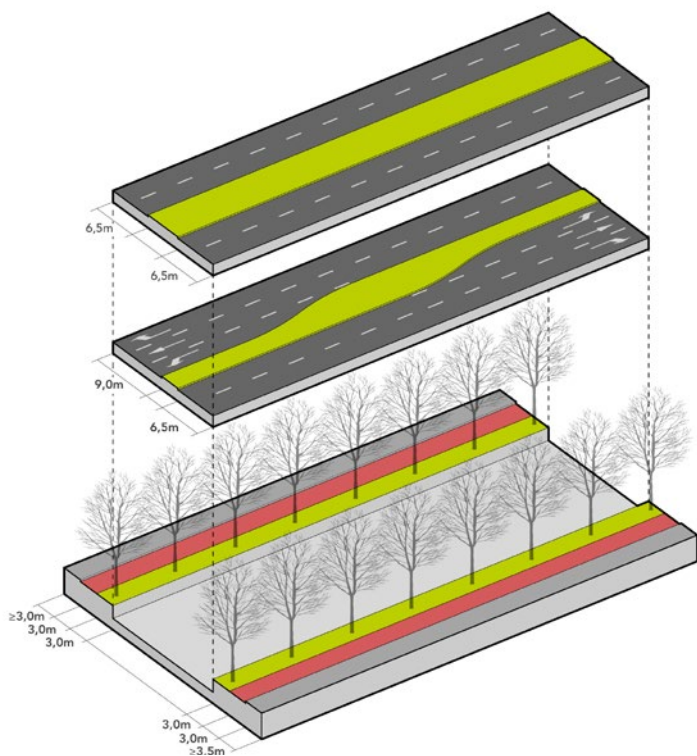
Aansluiting Van Heenvlietlaan en Vreugdehof

Bij de herprofilering van de De Boelelaan Oost komt ook de huidige aansluiting van de Van Heenvlietlaan op de Boelelaan te vervallen. Dit in verband met de aanleg en nabijheid van de nieuwe met VRI geregelde kruising met de

Vivaldistraat/ de Klencke en de daarbij behorende opstelvakken. De aangrenzende woonbuurten (Krooswijkhof, Matenessehof, Weenahof en Spangenhof) worden in de nieuwe situatie ontsloten via de A.J. Ernststraat/ Van Heenvlietlaan. Ook de rechtstreekse aansluiting van Vreugdehof op de De Boelelaan komt om dezelfde reden te vervallen. In de nieuwe situatie kan het laad- en losverkeer en het logistieke verkeer van Vreugdehof eveneens gebruik maken van de nieuwe aansluiting via de A.J. Ernststraat/ Van Heenvlietlaan.

Maaiveldontwerp

De De Boelelaan Oost is een belangrijke toegangspoort naar Zuidas. De straat biedt, in tegenstelling tot de A10 en het centrum van Zuidas, ruimte aan meerdere verkeerssoorten. Het is een cruciale schakel tussen het snelweglandschap van de A10, waar de automobilist alle ruimte krijgt, en het centrum van Zuidas, waar de fietser en voetganger de ruimte krijgen. In het definitief ontwerp is gezocht naar een optimale balans tussen het belang van een goede bereikbaarheid van de Boelelaan Oost en het verbeteren van de ruimtelijke en verblijfskwaliteit van deze straat nu en in de toekomst.



Afb 6. Het ontwerpprincipe voor de herprofilering van De Boelelaan Oost

Analyse huidige situatie

Het ruimtelijk beeld van de De Boelelaan Oost is in de huidige situatie erg gefragmenteerd. Dit komt door het slingerende verloop van de weg, de wisselende maatvoering van het profiel en het ontbreken van ruimtelijke continuïteit.

Ten noorden van de weg liggen de deelgebieden Vivaldi en Ravel. In Vivaldi (nabij de Europaboulevard) liggen het Holiday Inn en woongebouw Eurocenter aan een gracht van 15 meter. Daarnaast bevinden zich aan een ventweg langs de zogenoemde Boelehovenkavel een aantal kantoorgebouwen. Aan de westzijde in het deelgebied Ravel liggen het recent opgeleverde studentencomplex Ravel Residence, het Integraal Kindcentrum (IKC) Zuidas (waarvan de 2e fase aan het eind van dit jaar wordt opgeleverd), het sportpark Goed Genoeg met bijbehorend parkeerterrein voor AFC en het parkeerterrein P15. Ten zuiden van de weg liggen het Novotel met parkeerterrein (nabij de Europaboulevard), een stedelijke wand met kantoorbebouwing van de Klencke, het verzorgingshuis Vreugdehof en middelhoge woonbebouwing met een parkeerterrein en plantsoenen. De bermen langs de weg hebben



Afb 7. De huidige De Boelelaan gezien in oostelijke richting nabij de aansluiting met de Vivaldistraat

een gevarieerde maat, met enkele bomen. De bermen zijn wisselend verhard en beplant met onderbegroeiing.

Ontwerpuitgangspunten

Het nieuwe maaiveld ontwerp en profiel van de De Boelelaan Oost laat zich kenschetsen als een robuuste, continue stadsstraat. De kwaliteit van het ontwerp vloeit voort uit een vloeiend verloop van de weg, een continue breedte van de rijweg, een robuuste bomenstructuur en voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers met een goede aansluiting op de omgeving. Bij de herprofilering wordt rekening gehouden met bestaande bebouwing en erfpachtgrenzen ten noorden en zuiden van de De Boelelaan Oost. Denk hierbij aan de parkeergarage Hogewerf en de vleugel van verzorgingshuis Vreugdehof. Het nieuwe profiel wordt zodanig aangelegd dat huidige ventwegen aan weerszijden van de rijbaan zoals nu kunnen blijven functioneren. Het ontwerp sluit aan op de bestaande situatie van de kruisingen De Boelelaan-Beethovenstraat en De Boelelaan-Europaboulevard.

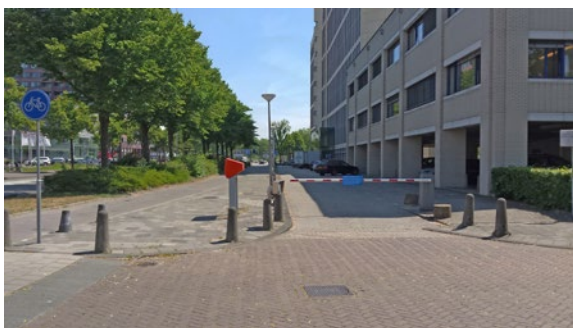
De toekomstige Boelelaan Oost wordt begeleid met enkele bomenrijen aan weerszijden van de rijbaan en een nieuwe gracht aan de noordzijde van het profiel. Ten zuiden van Gerswin ligt al een aanzet van deze gracht, de Boelegracht. In de Visie Zuidas is een verlenging van de Boelegracht voorzien richting de Europaboulevard, aansluitend op de bestaande gracht ter hoogte van het Holiday Inn. Binnen de scope van het project (situatie 2018) wordt al een deel van De Boelegracht aangelegd. Op deze manier wordt de waterstructuur gecompleteerd en ontstaat er



Afb 8. Afwisselende reeks van smalle sloten en schuin parkeren ter hoogte van de Boelehoven, links de De Boelelaan en rechts de ventweg



Afb 9. Parkeergarage Hogewerf (1 laag), omzoomd met een rand van struiken



Afb 10. De huidige ventweg ter hoogte van de De Klencke, op de achtergrond kantoorgebouw Officia

voor voetgangers een mooie looproute langs de gracht.

Het ontwerpprincipe voor de profielen van hoofdwegen in Zuidas is eenvoudig en eenduidig. Om de functionaliteit, ruimtelijke continuïteit en kwaliteit van de hoofdwegen te kunnen waarborgen, is er voor gekozen om de hoofdrijbaan van een constante breedte te voorzien. De breedte is zodanig dat er altijd voldoende ruimte is voor aanvullende afslagvakken ter hoogte van een kruispunt. De bermen, fietspaden en voetpaden aan weerszijden van de hoofdrijbaan kunnen dankzij dit principe een constante maat en een vloeiend verloop hebben.

De De Boelelaan Oost staat niet op zichzelf. De ruimtelijke continuïteit en kwaliteit van de gehele weg tussen Europaboulevard en Amstelveenseweg zijn het vertrekpunt van deze ontwerpopgave. De herprofilering van de De Boelelaan West in het Kenniskwartier is al voor een deel uitgevoerd. Het ontwerp van de De Boelelaan Oost wordt op dezelfde functionele en kwalitatieve uitgangspunten gebaseerd als het reeds uitgevoerde deel:

- twee doorgaande rijbanen van in 6,5 meter breed met elk 2 rijstroken;
- een rijbaan met 3 opstelvakken van in totaal 9-9,5 meter breed;
- bermen langs de hoofdrijbaan van 3 meter breed;
- enkele bomenrijen langs de hoofdrijbaan in van het type 'iep' in zogenaamde portaalopstelling en een afstand van 10 meter (hart-op-hart) tussen bomen in dezelfde rij;
- fietspaden aan weerszijden van de hoofd-

rijbaan van 3 meter breed en geschikt voor 1-richtingsverkeer;

- voetpaden aan de zuid- en noordzijde van het profiel met een breedte van respectievelijk 3 en 3,5 meter;
- inrichting conform de zogenaamde Puccini-methode, aansluitend op inrichting van de openbare ruimte elders in Amsterdam: trottoir met Breccia-tegels, fietspaden met rood asfalt en rijbaan met zwart asfalt, banden van hoogwaardig graniet;
- verlichting met NPK-masten conform de standaard in Zuidas, inclusief een extra uithouder naar het fietspad.

Relaties tussen de De Boelelaan Oost en aangrenzende gebieden

De kwaliteit van het ontwerp wordt niet alleen bepaald door het wegprofiel van de De Boelelaan Oost maar ook door een zorgvuldige aansluiting van dit profiel op de aangrenzende deelgebieden. Hieronder volgen de belangrijkste uitgangspunten per deelgebied.

Boelegracht

- Ten noorden van het wegprofiel ligt de Boelegracht, waardoor er een continue waterstructuur ontstaat tussen de Beethovenstraat en de Europaboulevard.
- De zuidkant van de gracht heeft een gemetselde kade van baksteen. De enige uitzondering hierop is de locatie ter hoogte van het Holiday Inn waar al een gemetselde kade van natuursteen ligt. Het ontwerp van de gemetselde kade sluit aan bij de kade in Gershwin.
- Bij het IKC en studentencomplex ligt een grastalud aan de noordkant van de gracht.



Afb 11. Toekomstig beeld De Boelelaan Oost vanuit oostelijke richting.



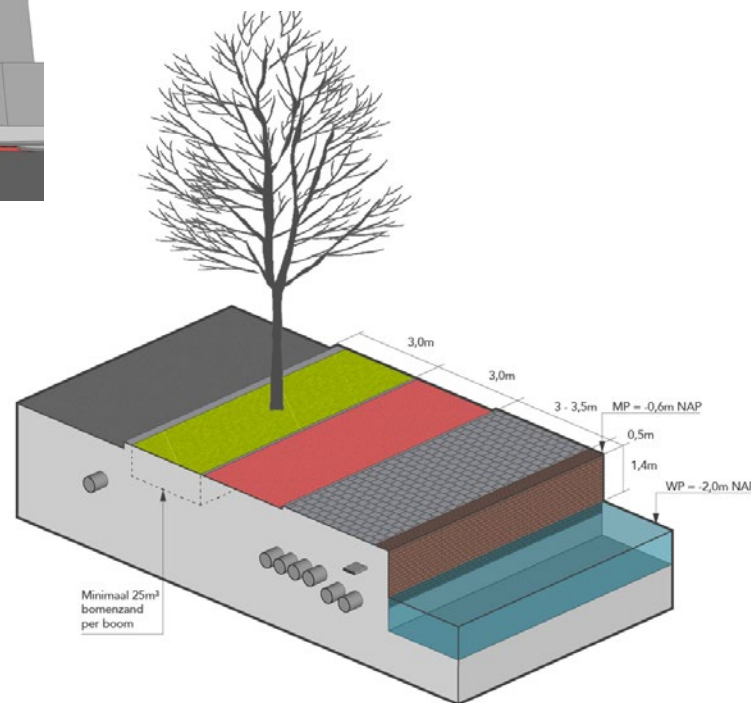
Afb 12. Toekomstig beeld De Boelelaan Oost op ooghoogte vanuit westelijke richting.

Tussen de Vivaldistraat en de Tommaso Albinonistraat ligt aan deze kant een gemetselde kade van baksteen. Aan deze gracht ligt een ventweg waar het schuinparkeren verandert in langsparkeren. In de toekomst wordt de gracht op deze plek verbreed naar 15 meter en sluit de noordkant van de gracht aan op de al bestaande gracht ter hoogte van het Holiday Inn.

- Er treedt als gevolg van genoemde wijzigingen in het voorliggende ontwerp geen verslechtering op van de parkeerbalans

De Vreugdehof

- Ten behoeve van laad-losverkeer en personenvervoer is het voorplein van de Vreugdehof



Afb 13. Detail van principeprofiel met kademuur

langs de De Boelelaan ingericht als 'shared space' gebied. Het gebied sluit qua hoogte aan op het trottoir langs de De Boelelaan en wordt ingericht met 15x30 tegels in elleboogverband.

De Klencke

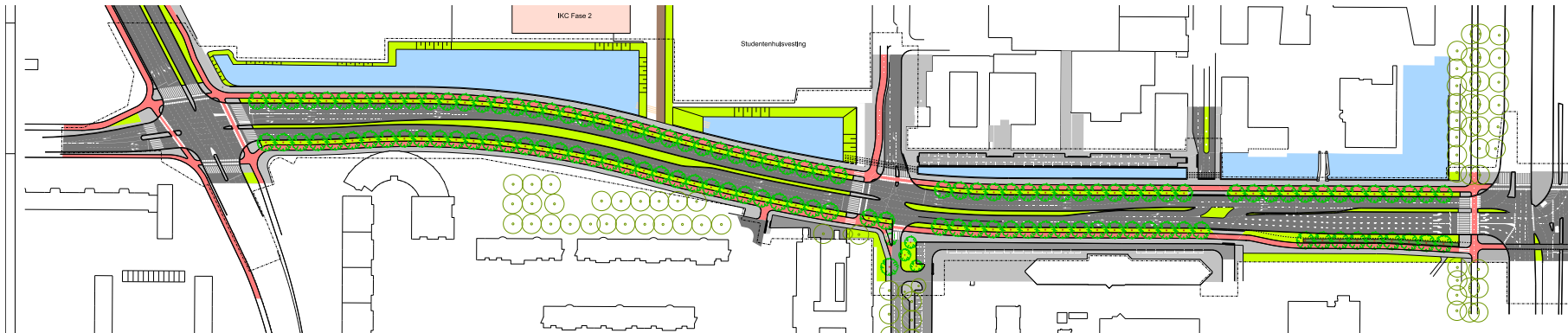
- De entree van de Klencke wordt verplaatst en uitgelijnd met de Vivaldistraat tegenover de De Boelelaan. Dit gaat gedeeltelijk ten koste van de nu aanwezige groene bosschage en 6 private parkeerplekken van de Klencke. Deze parkeerplekken worden aan de westzijde gecompenseerd.

Reservering derde afslagvak

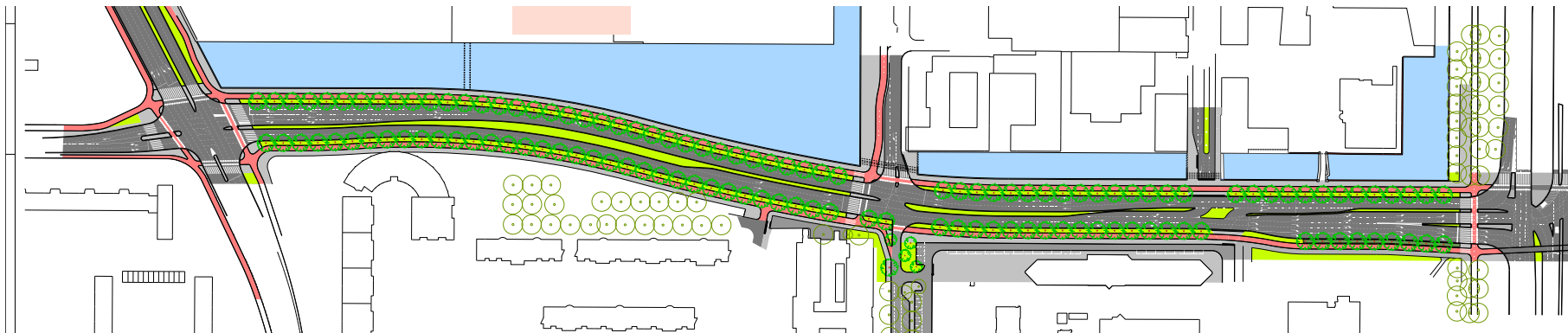
- Op het kruispunt Boelelaan Oost/Europaboulevard wordt in het maaiveldontwerp ten zuiden van de zuidelijke rijbaan ruimte gereserveerd om in de toekomst desgewenst een extra afslagvak te realiseren voor rechts afslaand verkeer naar de Europaboulevard. Deze ruimte wordt nu ingericht met gras. De bomen en ondergrondse kabels en leidingen worden zodanig gesitueerd, dat ze niet conflicteren met een eventuele wegwitbreiding. Onder de bomen komt een 2 meter brede haag die parallel loopt aan het naastgelegen fietspad.



Afb 14. Kaart van de bestaande situatie



Afb 15. Kaart van de situatie in 2018



Afb 16. Kaart van de eindsituatie in 2030

4

Uitvoering en fasering

De herprofilering van de Boelelaan Oost kent een complexe uitvoering en fasering.

Zo wordt de totale verharding inclusief de fundering, volledig vervangen, en wordt in het kader van groot onderhoud het gehele rioleringsstelsel vervangen. Ten behoeve van de herinrichting, die onder meer voorziet in de aanplant van bomenrijen aan weerszijden van de weg, is tevens de verlegging van kabels en leidingen noodzakelijk. Groot werk is voorzien aan elektriciteits- en telecomkabels in combinatie met werkzaamheden aan waterleidingen en gasleidingen. De kruising De Boelelaan Oost met de Vivaldistraat en de Klencke wordt volledig aangepast en tevens van een verkeersregelininstallatie (VRI) voorzien.

Ten behoeve van de waterbergingsopgave en teneinde de hinder voor de omgeving te beperken wordt gelijktijdig met het kabel- en leidingenwerk oppervlaktewater verlegd en uitgebreid. Langs de De Boelegracht wordt een kademuur (ca. 700 meter) gerealiseerd en worden bestaande buisverbindingen (duikers) tussen de huidige waterpartijen ter plaatse van de Albinonistraat en Vivaldistraat verplaatst en overbodige duikers verwijderd. Hierdoor worden de waterberging en waterafvoer verbeterd.

De Boelelaan Oost is een belangrijke toegangsweg naar het centrumgebied van de Zuidas, maar ook een belangrijke ontsluitingsweg voor de zowel

noord- als zuidzijde gelegen woon- en werkgebieden. Om tijdens de uitvoering de toegang tot woningen, bedrijven en parkeervoorzieningen te waarborgen zijn tijdelijke maatregelen voorzien. Uitgangspunt is dat verkeer tijdens de uitvoering op de De Boelelaan mogelijk blijft.

Om de bereikbaarheid voor deze gebieden te garanderen wordt het werk gefaseerd uitgevoerd. Hiervoor wordt een uitvoeringsplan/faseringsplan opgesteld. De kaders daarvoor zijn enerzijds de verkeersonderzoeken van V&OR, R&D en de cluster Ruimte en Economie. Anderzijds wordt uitvoerig afstemmingsoverleg gevoerd met de betrokken kabel- en leidingbeheerders. De uitkomsten daarvan krijgen een vertaling in het uitvoeringsplan.

Het uitvoeringsplan zal worden afgestemd met omgevingsprojecten en worden voorgelegd en besproken met onder andere de betrokken stakeholders (bewoners en bedrijven in het gebied), de verschillende afstemmingsgremia (zoals de CZA, WWU, CVC etc.), afdeling Programmering, en de Taskforce Bereikbaarheid.

De uitvoering wordt in hoge mate bepaald door de omvangrijke werkzaamheden van de nutsbedrijven. Om de werkzaamheden in een relatief korte tijd veilig te kunnen uitvoeren zal de wegcapaciteit gereduceerd worden waarbij twee richtingen verkeer mogelijk blijven en de bereikbaarheid van het aangrenzende gebied gegarandeerd wordt.

Bijzondere aandacht zal uitgaan naar omgevingsmanagement en een goede communicatie met bewoners en gebruikers. De omgeving zal in een vroeg stadium worden geïnformeerd over de voorgenomen werkzaamheden. Gedurende de uitvoering zal voor een goede informatievoorziening en continue afstemming met de omgeving worden zorggedragen. De omgevingscoördinator zal hier een actieve rol in hebben evenals het projectteam dat is ingezet voor de begeleiding van de werkzaamheden.

Met nood- en hulpdiensten, de wegbeheerder en de gebiedsregisseur wordt een regulier verkeersoverleg ingesteld om de kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling in de omgeving van het werkterrein te monitoren en waar mogelijk bij te stellen.

De totale uitvoeringstijd bedraagt naar verwachting circa 2 jaar. Uitgangspunt hierbij is vooralsnog dat de door de gemeente te contracteren aannemer 6x12 uur per week gaat werken. Om de verkeershinder op werkdagen tot een minimum te beperken zijn daarnaast tijdelijke afsluitingen alleen gedurende avonden en weekenden mogelijk. Gestreefd wordt naar een start van de werkzaamheden in de zomer (verkeersluwe periode) van 2016 en een oplevering in het eerste kwartaal van 2018. Onderzocht wordt in hoeverre deze planning nog verder geoptimaliseerd kan worden.

De financiële paragraaf van het Uitvoeringsbesluit Boeelaan Oost geeft inzicht in het benodigde budget voor de realisatie en uitvoering van het project Boeelaan Oost en de dekking hiervan. De kostenraming behorende bij het Uitvoeringsbesluit Boeelaan Oost is gebaseerd op de investeringsraming (ON-raming) die in het kader van projectbesluit en de Nota van Uitgangspunten Boeelaan Oost is opgesteld. Deze raming is ten behoeve van het Uitvoeringsbesluit geactualiseerd en aangepast.

Investeringsraming Uitvoeringsbesluit en definitief Ontwerp De Boeelaan Oost

De investeringskosten voor de herprofilering van de De Boeelaan Oost zijn in het kader van het Projectbesluit Boeelaan Oost geraamd € 11,1 miljoen (september 2014). Ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten Boeelaan Oost is deze raming aangepast en bijgesteld naar € 12,6 miljoen. Deze raming is ten behoeve van het Uitvoeringbesluit en op basis van het Definitief Ontwerp, de laatste inzichten over de uitvoering met betrekking tot BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, en Communicatie) en de zogenaamde spelregels voor het bouwen in een complexe omgeving, geactualiseerd en aangepast.

Daarin zijn de volgende aanpassingen en wijzigingen opgenomen:

- Het verwerken van het nieuwe prijspeil (indexatie) in de eenheidsprijzen;
- Het verhogen van de engineeringkosten van 16% naar 20% vanwege extra benodigd toezicht en directievoering van het Ingenieursbureau (IB) tijdens de uitvoering. Dit in verband met een werkweek van de aannemer tijdens de uitvoering van 6x12 uur. Daarnaast vanwege meer overleg en afstemming met betrokken partijen waaronder kabel- en leidingbeheerders en omgeving;
- Extra stortkosten voor het slib en de grond;
- Aanpassing van de post Kabels -en Leidingen conform de laatste opgave van de kabel -en leidingenbedrijven, m.n. Waternet;
- Extra kosten als gevolg van de aanpassing van het ontwerp van de kademuur;
- Aanpassing van de VRI (verkeersregelinstallatie)-kosten ten gevolge van de reservering voor het 3e opstelvak en wijzigingen in de fasering;
- Aanpassing van de kosten voor tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens de uitvoering;
- Een stelpost in verband met een werkweek van 6x12 uur werken door de aannemer;
- Aanleg parkeervoorzieningen ten behoeve van compensatie parkeren de Klencke en Boelehoven;

Door deze aanpassingen en wijzigingen komt de

investeringsraming voor het totale project De Boeelaan Oost thans uit op € 13,8 miljoen (ex. BTW)

Dekking

De herprofilering van de De Boeelaan Oost wordt gedekt uit de volgende budgetten:

1. Functioneel deelplan Hoofdinfrastructuur: €7,9 miljoen (incl. engineering ex. BTW);
2. Grondexploitatie Vivaldi: €2,7 miljoen (ex. BTW)
3. V&OR Budget Vervangingsonderhoud de De Boeelaan: € 3,275 miljoen (ex. BTW)

Het beschikbare budget voor de herprofilering Boeelaan Oost bedraagt daarmee in totaal €13,875 miljoen (ex. BTW). De geraamde investeringskosten voor de herprofilering van de De Boeelaan Oost van € 13,8 miljoen passen binnen dit beschikbare budget.

Beheer

Het beheer & onderhoud is belegd bij:

- V&OR; Hoofd infra Boeelaan Asfalt en funderingsconstructie Boeelaan Oost en fietspad. Openbare ruimte (groen, voetpaden, dagelijks onderhoud), kademuur en dagelijks beheer watergang(zwerfvuil).
- Waternet; Primaire watergang; baggeren watergang

Deze partijen zijn nauw betrokken bij het ontwerpproces van de De Boeelaan Oost waarbij

Puccini het uitgangspunt is. De Boelelaan wordt door V&OR opgenomen in de beheercyclus voor (groot en klein)onderhoud.

In de loop van de uitvoering van het project zal met en door het stadsdeel een Beheerplan worden opgesteld voor de openbare ruimte die buiten de verantwoordelijkheid van V&OR valt. Waternet continueert het beheer van de watergangen daar waar dit het functioneren van de primaire watergangen betreft.

De verwachting is dat onderhoudskosten gezien vanuit m2 areaal gelijk blijven aan de huidige situatie. Daarnaast zal het materiaalgebruik (Puccini) niet tot extra beheerkosten leiden. Het toepassen van geluidreducerend asfalt op een deel van het wegvak zal een verhoging van de jaarlijkse beheerskosten met ca. € 14.000 euro t.o.v. het reguliere onderhoudsbudget tot gevolg hebben.

Risico's

Voor dit project zijn er diverse risico sessies gehouden welke hebben geleid tot de volgende top risico's:

1. Door herziene inzichten ontstaat de situatie dat ontwerpwijzigingen die buiten de projectscope van De Boelelaan Oost vallen, niet integraal worden afgestemd met het project de De Boelelaan Oost met als gevolg dat de scope van De Boelelaan Oost verandert. Om dit te voorkomen vind er veelvuldig overleg plaats met omgevingspartijen en stakeholders om deze situatie te voorkomen.
2. Doordat stakeholders zich geschaad voelen in hun belangen, worden er mogelijk zienswijzen en beroepschriften ingediend tegen het

afwijklingsbesluit De Boelelaan Oost, waardoor er gelet op de fasering van de uitvoering te laat een onherroepelijk juridisch-planologisch kader beschikbaar is. Veelvuldig overleg met stakeholders en omgevingspartijen met de insteek om tot oplossingen te komen die voor acceptabel zouden kunnen zijn opdat deze situatie voorkomen kan worden.

3. Werkzaamheden die worden uitgevoerd door derden (diensten en bedrijven voor de aanleg Kabels en Leidingen) worden niet uitgevoerd conform de afspraken en kunnen hun eigen aannemers niet de 6x12 uur opleggen. Hierdoor kan de planning onder druk komen te staan en zal de uitvoeringsperiode langer gaan duren. Het projectteam probeert in samenspraak met de diensten en bedrijven in een vroeg stadium inzichtelijk te krijgen welke werkzaamheden uitgevoerd dienen te worden en op welke wijze dat moet gebeuren opdat de werkzaamheden volgens het door het projectteam voorgestelde planning gehandhaafd kan worden.

6

Planning



Afb 17: Luchtfoto van de De Boelelaan Oost in bestaande situatie

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen de planning voor De Boelelaan Oost weergegeven.

Het project De Boelelaan Oost wordt gedeeltelijk gefinancierd vanuit het groot onderhoudsbudget van Verkeer en Openbare Ruimte. Om deze reden volgt de besluitvorming de werkwijze Procesbeschrijving Hoofdnet Auto. Volgens deze werkwijze worden het Uitvoeringsbesluit inclusief een definitief ontwerp en een aanvraag voor een uitvoeringskrediet voor de herprofilering van de De Boelelaan Oost, vastgesteld door het gemeentebestuur.

Over de Nota van Uitgangspunten en het Schetsontwerp heeft vóór het zomerreces van 2015 inspraak plaatsgevonden. In overleg met V&OR zijn de deze Nota van Uitgangspunten en het Schetsontwerp aansluitend verder uitgewerkt in een Uitvoeringsbesluit en een definitief

Ontwerp, welke thans ter vaststelling worden voorgelegd aan het gemeentebestuur.

De herprofilering wordt gerealiseerd op grond van een uitgebreide Wabo-procedure. Begin oktober 2015 is een de aanvraag hiervoor ingediend bij de Omgevingsdienst. Het afwijkingsbesluit zal volgens de planning in de eerste helft van 2016 onherroepelijk zijn. De eindsituatie van de herprofilering De Boelelaan Oost wordt in een door de gemeenteraad vast te stellen bestemmingsplan Vivaldi, juridisch-planologisch verder verankerd.

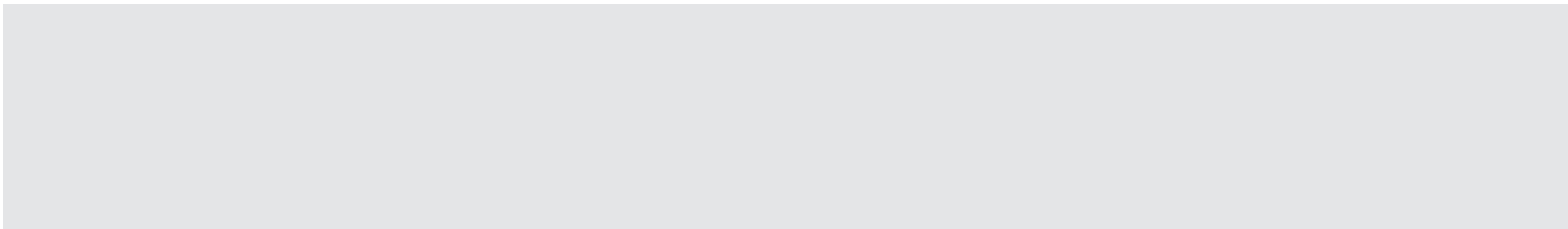
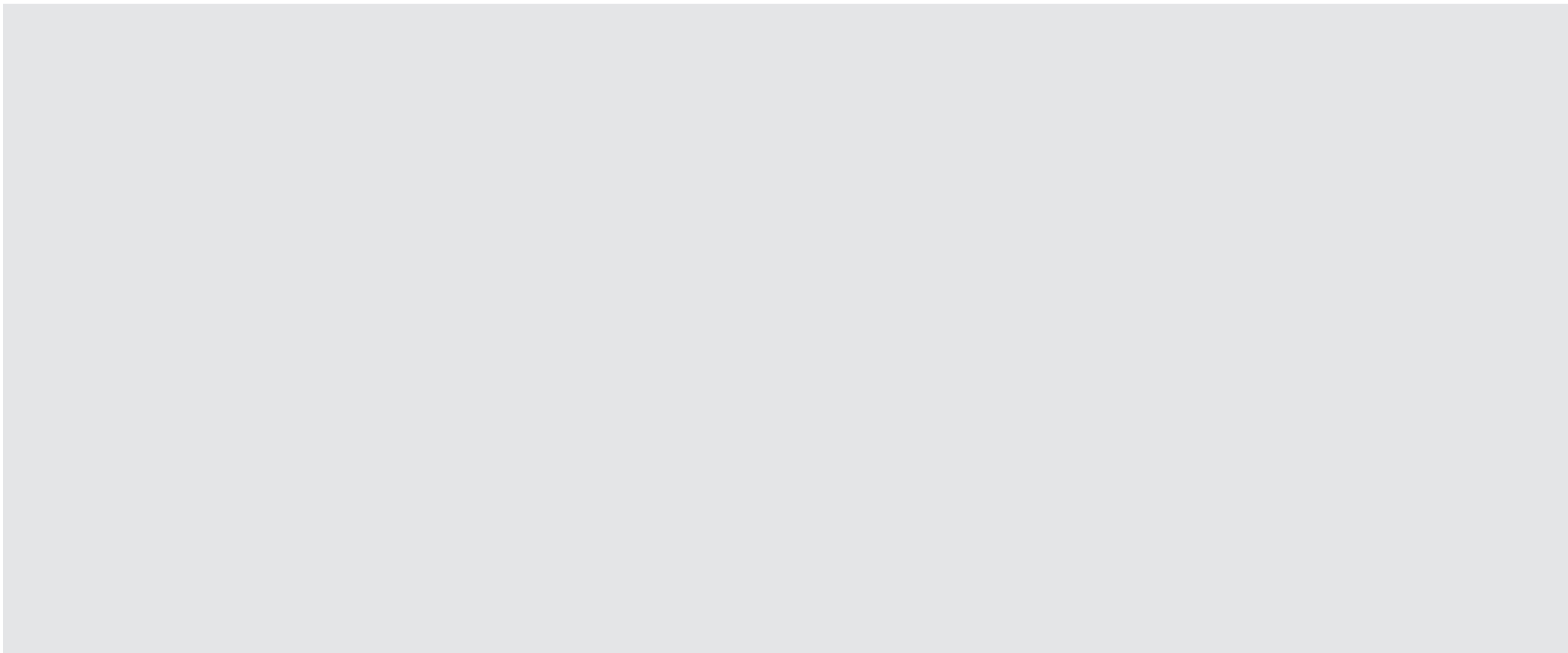
Op basis van het definitief ontwerp wordt er een bestek opgesteld en starten de voorbereidingen voor een Europese niet-openbare aanbestedingsprocedure in oktober 2015. Volgens de planning kan het project herprofilering van de De Boelelaan Oost vóór de zomer van 2016 aan

een aannemer worden gegund. De start van de uitvoering is gepland in de zomer van 2016. Met een oplevering in het eerste kwartaal van 2018.

- Raadsbesluit Uitvoeringsbesluit
- Bestek gereed en start aanbesteding
- Aanbesteding/gunning
- Start uitvoering
- Herprofilering De Boelelaan Oost gereed

1e kwartaal 2018





Gemeente Amsterdam
Dienst Zúidas