

## **Ontwerpverkeersbesluit herinrichting Keizer Karelplein**

Projecten en Advies, Projecten en Planontwikkeling, 2018

Zaaknummer: Z-2018/ 036243

Documentnummer: D-2018/191732

---

Burgemeester en wethouders van Amstelveen besluiten om het Keizer Karelplein en een gedeelte van de Van der Hooplaan opnieuw in te richten, zoals aangegeven op de tekeningen R&B-V-2018-78A en B. Daarbij worden zoneborden A1 en A2 met opschrift "30" en borden B1, B6, C2, C3, C4, D2, D4, D6 en G11 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 geplaatst, verplaatst en verwijderd en haaiantanden op het wegdek aangebracht en verwijderd. De borden C2 en C3 zijn deels voorzien van een onderbord, waarmee aangegeven wordt dat het eenrichtingsverkeer niet geldt voor fietsers. De maatregelen zijn in de paragraaf motivering omschreven en onderbouwd.

### **Wettelijke grondslag**

Het besluit is gebaseerd op:

- De Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

### **Motivering**

Het besluit strekt conform artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 tot:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg (lid 1a);
- het beschermen van weggebruikers en passagiers (lid 1b);
- het in stand houden van de weg en waarborgen van de bruikbaarheid daarvan (lid 1c).

Het besluit wordt als volgt gemotiveerd:

Het Keizer Karelplein is één van de drukste kruispunten van Amstelveen met een intensiteit van ongeveer 22.000 motorvoertuigen per etmaal, waaronder veel bussen. Het vlakbij gelegen kruispunt Keizer Karelweg-Ouderkerkerlaan is eveneens druk waarbij de Ouderkerkerlaan een belangrijke fietsroute is. Op het Keizer Karelplein gebeuren veel ongevallen, ook met letsel. Hoewel de verkeerssituatie met de toekomstige verbreding van de nabijgelegen Rijksweg A9 ingrijpend wijzigt, is het vanwege het grote aantal ongevallen in de laatste jaren niet verantwoord om met de herinrichting van het Keizer Karelplein op deze verbreding te wachten. De herinrichting houdt rekening met de toekomstige situatie als de Rijksweg A9 is verdiept en verbreed en de Burgemeester Rijnderslaan is verlegd.

De meeste ongevallen gebeuren op het punt waar verkeer vanaf de Keizer Karelweg zuid het Keizer Karelplein oprijdt richting Stadshart. Het komt daar in conflict met verkeer dat in zuidelijke richting de Van der Hooplaan in rijdt. Verkeer in zuidelijke richting rijdt soms met hoge snelheid en is niet altijd goed zichtbaar. Het invoegen van het verkeer vanaf de Keizer Karelweg zuid is daarbij niet altijd goed en veilig in te schatten. Daar komt bij dat men zich op de Van der Hooplaan direct moet opstellen voor de verkeerslichten Keizer Karelweg-Ouderkerkerlaan en hier weinig opstelruimte is.

Ook de verkeerssituatie voor fietsers dient te worden verbeterd. De fietsroute over de ventweg aan de oostzijde van de Van der Hooplaan en het Keizer Karelplein is niet optimaal. De rijbaan is smal met geparkeerde auto's erlangs, en voorzien van klinkerverharding.

De Keizer Karelweg, het Keizer Karelplein, de Van der Hooplaan en de Ouderkerkerlaan zijn gebiedsontsluitingswegen waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. Ook voor de ventwegen langs de Van der Hooplaan en het Keizer Karelplein geldt in de huidige situatie



deze snelheid. Fietzers maken gebruik van deze ventwegen of van naast de rijbaan gelegen verplichte fietspaden.

De situatie kan worden verbeterd door de vormgeving van het kruispunt te wijzigen. Er is gekozen voor een vormgeving die lijkt op een rotonde (hierna aangeduid als verkeersplein), maar is dat niet. Autoverkeer kan niet rondrijden. Motorvoertuigen die uit noordelijke richting komen en naar de Van der Hooplaan gaan maken gebruik van het verkeersplein. Dat geldt ook voor autoverkeer dat uit zuidwestelijke richting van de Keizer Karelweg komt en naar de Van der Hooplaan gaat of de Keizer Karelweg in noordelijke richting vervolgt. Het verkeersplein is enkelstrooks. Het autoverkeer dat uit noordelijke richting van de Keizer Karelweg komt en deze weg in zuidwestelijke richting vervolgt wordt via een aparte rijstrook langs het verkeersplein geleid. Dit geldt ook voor motorvoertuigen die komende van de Van der Hooplaan hun weg in noordelijke richting vervolgen.

Motorvoertuigen kunnen vanaf de Van der Hooplaan niet linksaf slaan naar de Keizer Karelweg richting het zuidwesten. Dat is nu ook al fysiek onmogelijk gemaakt. Er is voor gekozen om de oversteek voor langzaam verkeer over de Keizer Karelweg bij de Ouderkerkerlaan zo compact mogelijk te houden. De oversteeklengte en de cyclustijd bij de verkeersregelininstallatie op de kruising Ouderkerkerlaan-Keizer Karelweg-Burgemeester Rijnderslaan zijn hierdoor zo kort mogelijk, wat de doorstroming bevordert en de afwikkeling verbetert. Autoverkeer komend vanaf de Ouderkerkerlaan westzijde kan na verbreding van de A9 alleen rechts uitrijden. De nieuwe vormgeving van het Keizer Karelplein biedt voor dat verkeer de mogelijkheid om dan rond te rijden en in noordelijke richting verder te rijden. In de periode tot na de verbreding van de A9 kan men nog wel linksaf en rechtdoor vanaf de Ouderkerkerlaan. Het is niet meer mogelijk voor motorvoertuigen om komende vanaf het Keizer Karelplein linksaf de Ouderkerkerlaan in te rijden.

De inrichting als verkeersplein heeft tot gevolg dat de rechtstreekse doorsteek aan de zuidkant van het Keizer Karelplein voor fietsers en voetgangers bij de aansluiting met de Van der Hooplaan vervalst. Fietzers gebruiken in het vervolg de ventweg aan de zuidwestkant van het Keizer Karelplein, waar voor deze weggebruikers bij de aansluiting van de ventweg op de Van der Hooplaan een nieuwe oversteek wordt gemaakt. Deze oversteek wordt gecombineerd met een doorsteek voor auto's zodat automobilisten komende van de ventweg via de oostelijke rijbaan langs het verkeersplein in noordelijke richting verder kunnen rijden. Voor deze ventweg vervalst de aanduiding als eenrichtingsweg. Met het realiseren van een middeneiland kunnen fietsers en voetgangers de Van der Hooplaan hier in twee etappes oversteken. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

In de huidige situatie is de route Van der Hooplaan-Keizer Karelplein-Keizer Karelweg richting Stadshart en vice versa de voorrangsroute. Dit blijft zo. Ook na de herinrichting verlenen auto's die van de Keizer Karelweg zuid het Keizer Karelplein op willen rijden voorrang. Bestuurders op de ventweg aan de zuidkant van het Keizer Karelplein verlenen bij het oprijden van de Van der Hooplaan voorrang aan de bestuurders in deze laan. Dat is nu ook het geval.

Door het maken van twee vrije rijstroken voor verkeer van noord naar zuid en van zuid naar noord wordt de afwikkelingscapaciteit verhoogd en de doorstroming verbeterd. De opstel mogelijkheden bij de verkeerslichten Keizer Karelweg-Ouderkerkerlaan worden verbeterd.

Met de nieuwe inrichting van het Keizer Karelplein zal het autoverkeer met lagere snelheden aan komen rijden. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Het enige conflictpunt voor het autoverkeer blijft de aansluiting van de Keizer Karelweg zuid op de Van der Hooplaan.



laan (in zuidelijke richting). De snelheid op dit punt gaat echter flink omlaag, en verkeer kan na dit conflictpunt vrij afrijden in de richting van de verkeerslichten.

De oversteekplaatsen voor fietsers worden telkens voorzien van middeneilanden, zodat fietsers in twee etappes kunnen oversteken en voldoende veilige opstelruimte hebben. Bestuurders op de rijbaan moeten deze middengeleiders rechts passeren. Omdat er geen sprake is van een rotonde en de fietsoversteken wat verder van het verkeersplein liggen en fietsers bovendien vrije passeerstroken moeten kruisen, komen de fietsoversteekplaatsen niet in de voorrang te liggen.

De nieuwe inrichting heeft ook voordelen voor het openbaar vervoer. Verreweg de drukste busroute is noord-zuid en vice versa. Van zuid naar noord kan de bus over de vrije strook rijden. Van noord naar zuid heeft de bus voorrang ten opzichte van verkeer vanuit zuid-west. De lokale bus over de Keizer Karelweg zuid heeft in zuidwestelijke richting vrije afstroom, maar dient in noordelijke richting wel voorrang te verlenen. Deze bus kan daarna wel veiliger opstellen voor de verkeerslichten.

Om de verkeerssituatie voor fietsers te verbeteren wordt de ventweg aan de oostkant van de Van der Hooplaan vanaf de kruising met de Farmanlaan tot aan de Bovenkerkerkade verbreed en ingericht als fietsstraat in rood asfalt. Het verlengde gedeelte tussen de Bovenkerkerkade en de Burgemeester Rijnderslaan is en blijft een in twee richtingen toegankelijk verplicht fietspad met een uitvoering in rood asfalt. Met de inrichting als fietsstraat krijgt de ventweg een verblijfskarakter en is de weg herkenbaar als een weg waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. De ventweg wordt daarom toegevoegd aan de aangrenzende 30 km/uurzone ten oosten daarvan. Dat gebeurt al vanaf de kruising met de Pieronlaan. Het korte aansluitende gedeelte tussen de Farmanlaan en de Pieronlaan wordt eveneens fietsstraat. Ten zuiden daarvan gaat de straat over in een eenrichtingsfietspad. Dat is nu ook het geval. Door de aanwezigheid van een bushalte aan de westkant van de Van der Hooplaan tegenover de Pieronlaan is het voor fietsers niet mogelijk om daar een doorgang naar het fietspad te maken. Fietsers op de fietsstraat die uit noordelijke richting komen moeten daarom al ter hoogte van de Farmanlaan oversteken naar de westkant van de Van der Hooplaan. Fietsers kunnen ook al eerder veilig oversteken, namelijk direct ten zuiden van het Keizer Karelplein bij de ventweg, en bij de Parmentierlaan. Het aan de westzijde gelegen verplichte fietspad langs de Van der Hooplaan blijft in één richting toegankelijk. Wel wordt de tegelverharding vervangen door rood asfalt.

Op het gedeelte van de fietsstraat ten noorden van de oversteek naar de Farmanlaan tot aan de Bovenkerkerkade zijn fietsers in twee richtingen toegestaan. Voor bestuurders van motorvoertuigen en brommers is de fietsstraat in zijn geheel een eenrichtingsweg met een verplichte rijrichting van zuid naar noord. Dit eenrichtingsverkeer geldt nu ook al.

De zuidelijke ventweg langs het Keizer Karelplein kan eveneens worden aangewezen als een 30 km/uurzone. Het gaat maar om een kort weggedeelte dat een functie heeft voor de ontsluiting van de aangrenzende woningen en voor doorgaande fietsers en daarmee een verblijfskarakter draagt.

De herinrichting van het Keizer Karelplein heeft geen gevolgen voor de bushaltes aan weerszijden van de Van der Hooplaan ter hoogte van de Farmanlaan en de Parmentierlaan. Ook de voetgangersoversteekplaats in de Van der Hooplaan direct ten zuiden van de Farmanlaan wordt gehandhaafd. Dit geldt tevens voor de blauwe zone voor de panden Keizer Karelplein 12, 13 en 13A.



De volgende van de beschreven maatregelen hebben rechtsgevolg:

- het is niet meer mogelijk linksaf te slaan van het Keizer Karelplein naar de Ouderkerkerlaan (zijde Oude Dorp);
- bestuurders vanaf de Keizer Karelweg zuid zijn verplicht de aangegeven rijrichting te volgen op het verkeersplein;
- het eenrichtingsverkeer op de ventweg bij Keizer Karelplein 8-11 wordt opgeheven;
- op de ventweg langs de Van der Hooplaan en de ventweg bij Keizer Karelplein 8-11 worden 30 km/uur-zones ingesteld;
- de rechtstreekse fietsdoorsteek aan de zuidkant van het Keizer Karelplein verval. In plaats hiervan maken fietsers gebruik van de ventweg bij Keizer Karelplein en kunnen daarna de Van der Hooplaan oversteken.

### **Participatie**

Over het besluit heeft overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer overleg plaatsgevonden met de gemandateerde specialist van het team Verkeersadvisering namens de korpschef van de regiopolitie Amsterdam-Amstelland. Over de plannen is op (datum nog te bepalen) een informatieavond gehouden. De plannen zijn akkoord bevonden door Connexxion, Vervoerregio en Fietzersbond. Ook is het ontwerp voorgelegd aan het wijkplatform.

### **Zienswijzen**

*Hier is ruimte voor beschrijving van eventueel ingediende zienswijzen, verwijzing naar de zienswijzennotitie en gevolgen voor het definitieve besluit.*

### **Bevoegd gezag**

Verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op de wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of een waterschap (art. 18, lid 1, onder d, WVV 1994). Burgemeester en wethouders van Amstelveen hebben deze bevoegdheid gemandateerd. Er is ondermandaat verleend aan de juridisch medewerker verkeer van de gemeente.

De genoemde wegen liggen binnen de bebouwde kom en zijn in beheer bij de gemeente Amstelveen.

Amstelveen, 7 augustus 2018

Burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,  
namens dezen,

mr. J.C.M. Otten  
juridisch adviseur verkeer