



Variantenstudie Bovenkerk

Gemeente Amstelveen

Rapportage
Gemeente Amstelveen

Variantenstudie Bovenkerk

Projectnummer: 25.0232
Datum: 14 oktober 2025
Status: Definitief
Auteurs: T. Muizelaar, L. van Egmond



Inhoudsopgave

01

Inleiding

4

02

Huidig beleid

6

03

Toelichting varianten

8

04

Analyse effecten knip

11

05

Criteria

17

06

Afweging criteria

20

07

Conclusie

31



01

Inleiding

Aanleiding

De wijk Bovenkerk in Amstelveen is gelegen tussen Het Amsterdamse Bos en de Beneluxbaan. De Noorddammerlaan en de Legmeerdijk zijn twee op elkaar aansluitende 50 km/uur wegen. Deze wegen hebben als functie de wijk te ontsluiten op het overige wegennet.

Circa 10 jaar geleden zijn beide wegen heringericht, waarbij fietsstroken en wegversmallingen zijn aangebracht. Ter hoogte van de ingang van het Amsterdamse Bos is daarnaast een voetgangersoversteekplaats gerealiseerd.

Uit diverse onderzoeken (welke uitgevoerd zijn door adviesbureau Goudappel) is gebleken dat het aandeel sluipverkeer (wijkvreemd verkeer) in de ochtend- en avondspits op beide wegen relatief hoog was. Doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk maakte gebruik van deze wegen om tijdswinst te behalen.

Als gevolg van de onderzoeken, met daarbij een variantenstudie, heeft de gemeente Amstelveen in de jaren 2020 en 2021 een verkeersbesluitprocedure gevolgd voor het realiseren van een bussluis. De verkeersmaatregel is gerealiseerd op de Noorddammerlaan ter hoogte van de bocht naar de Legmeerdijk.

Eind 2022 en op 20 mei 2025 heeft de Rechtbank Amsterdam tot tweemaal toe het verkeersbesluit vernietigd. Bij de laatste uitspraak is meegegeven dat de bussluis tot uiterlijk zes maanden na de dag van de uitspraak aanwezig mag blijven. De gemeente heeft hiermee de mogelijkheid gekregen om een nieuw verkeersonderzoek te doen om eventueel te komen tot een nieuw besluit.

Vraag

De gemeente Amstelveen heeft BonoTraffics gevraagd om op basis van de bestaande onderzoeksdata en de uitgevoerde variantenstudies een nieuwe analyse (second opinion) uit te voeren. Het resultaat van deze analyse is het uitspreken van een advies welke variant voor een bussluis het beste aansluit bij de doelstellingen van het college. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek dient vervolgens een verkeersbesluit te worden opgesteld voor het effectueren van de voorkeursvariant.



Inleiding

Onderzoeksgebied

Op de afbeelding hiernaast is het probleem van het geconstateerde sluipverkeer inzichtelijk gemaakt. De paarse lijn geeft de gewenste, doorgaande route weer. Deze route maakt gebruik van gebiedsontsluitingswegen die bedoeld zijn om het verkeer af te wikkelen.

De blauwe lijn geeft de route weer (Noorddammerlaan – Legmeerdijk) die als sluiproute gebruikt werd. Deze route scheelde op het gebied van reistijd niets, tenzij er op de route van de paarse lijn file stond. Dan bleek de alternatieve route door Bovenkerk sneller.

De route door Bovenkerk is echter wel korter in afstand (1.500 meter versus 1.800 meter) ten opzichte van de gewenste route, waardoor navigatiesystemen veelal de route door Bovenkerk aangaven.



Afbeelding 1: Gewenste route (paars) en sluiproute (blauw)



02

Huidig beleid

Relevant beleid

In het kader van voorliggende studie is gestart met het in beeld krijgen van het bestaande relevante beleid van de gemeente Amstelveen. Dit gaat om beleid aangaande voetgangers, fiets-, bus- en autoverkeer, maar ook meer specifiek over Bovenkerk zelf. Op de volgende pagina worden de belangrijkste punten opgesomd uit de Mobiliteitsvisie van de gemeente Amstelveen, het B&W besluit Fonds Groen, Water en Recreatie en het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Amstelveen 2025-2028.



03

Toelichting varianten

Varianten

Uit de onderzoeksrapporten van Goudappel zijn twee varianten overgebleven om het sluipverkeer in Bovenkerk tegen te gaan. Beide varianten betreffen een bussluis, waarbij er rekening gehouden moet worden met de realisatie van een keerlus (of andere keermogelijkheid) voor autoverkeer wat toch richting de bussluis rijdt.

De varianten bestaan uit:

- ◀ Variant 1: Bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk
- ◀ Variant 2: Bussluis ter hoogte van de Beneluxbaan

Op de volgende pagina's zijn de varianten uitgewerkt, waarbij ook de beoogde locatie per variant te zien is.



Toelichting varianten

Variant 1: Bussluis t.h.v. Sint Urbanuskerk

De eerste variant betreft een bussluis op de Noorddammerlaan ter hoogte van de Sint Urbanuskerk, zoals op afbeelding 2 te zien is. Bij deze variant is de bussluis zo geplaatst, dat verkeer de wijk via zowel de Noorddammerlaan als de Legmeerdijk kunnen benaderen en verlaten.

Ter aanvulling van de bussluis is halverwege het parkeerterrein van Silversant een fysieke knip gemaakt, zodat verkeer het parkeerterrein niet als sluiproute om de bussluis kan nemen.

De bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk is gerealiseerd en betreft dan ook de huidige situatie in de wijk.



Afbeelding 2: Bussluis ter hoogte van Sint Urbanuskerk

Toelichting varianten

Variant 2: Bussluis t.h.v. Beneluxbaan

De tweede variant betreft een bussluis op de Legmeerdijk, ter hoogte van de Beneluxbaan, zoals te zien is op afbeelding 3. Met de realisatie van deze bussluis zou het verkeer de wijk niet meer kunnen benaderen en verlaten via de Legmeerdijk, maar enkel via de Noorddammerlaan en de Zetterij.



04

Analyse effecten knip

In dit hoofdstuk worden de effecten van het plaatsen van een knip/bussluis in de wijk behandeld. Allereerst is er een vergelijking gemaakt tussen de cijfers uit het verkeersmodel en de gemeten intensiteiten op 18 locaties in de wijk Bovenkerk. Op basis van de gemeten verkeersintensiteiten is ook bekeken of het verkeersmodel betrouwbaar genoeg is om te gebruiken voor een afweging tussen beide varianten. Tenslotte is er meer algemeen gekeken naar de effecten van een knip in de wijk Bovenkerk. Hiervoor is gebruik gemaakt van TomTom Move.



Analyse effecten knip

Intensiteiten uit verkeersmodel

Om een eerste afweging te kunnen maken welke variant het beste is voor Bovenkerk is met behulp van het provinciaal verkeersmodel (NHZ, versie 2.3), bepaald wat de effecten per variant zouden zijn op de intensiteiten in de wijk. Hieruit kwam naar voren dat de totale intensiteiten in de wijk voor beide varianten drastisch zou afnemen. Op straatniveau zijn verschuivingen in de intensiteiten waar te nemen.

In de tabel hiernaast zijn de resultaten te zien van de modelresultaten 2030 op 18 locaties (dezelfde als Goudappel in haar rapport hanteert). Op basis van deze modelresultaten lijkt variant 2 (busluis t.h.v. Beneluxbaan) als beste naar voren te komen.

De tabel laat echter ook iets anders zien. De busluis van variant 1 is namelijk al gerealiseerd, na realisatie zijn er op dezelfde 18 locaties tellingen uitgevoerd. Vervolgens is vergeleken wat de resultaten van het verkeersmodel zijn ten opzichte van de daadwerkelijke gemeten intensiteiten. Hierbij is te zien dat deze waardes significant verschillen.

Dit is direct ook het grootste nadeel van een verkeersmodel. Deze berekent intensiteiten op basis van prognoses, maar heeft hierbij moeite om accurate intensiteiten te voorspellen op straatniveau. Het CROW meldt ook dat de inzet van een macroscopisch model vooral geschikt is voor het geven van prognoses op hoofdwegen (zoals autosnelwegen en N-wegen), maar dat deze mogelijk ongeschikt zijn voor analyses op wijkniveau (zie toelichting volgende pagina). Uit de tellingen blijkt dat dit voor Bovenkerk het geval is.

Omdat de waardes uit het verkeersmodel niet overeenkomen met de werkelijkheid op straatniveau én omdat er geen gegevens zijn van de daadwerkelijke effecten van variant 2 (variant 2 is immers nooit uitgevoerd), is besloten om de afweging in varianten niet puur af te stemmen op basis van berekende intensiteiten. Er kan namelijk geen volwaardige afweging gemaakt worden waarbij exact dezelfde situaties representatief met elkaar worden vergeleken.



Locatie	0-variant (2021)	Busluis Sint Urbanuskerk (dec 2022)		Busluis Sint Urbanuskerk (2030 model)		Busluis Beneluxbaan (2030 model)	
		Aantal	Vershil	Aantal	Vershil	Aantal	Vershil
1	10.317	7.064	-3.253	10.800	483	8.600	-1.717
2	4.956	4.027	-929	8.900	3.944	4.000	-956
3	1.034	993	-41	1.800	766	2.400	1.366
4	6.952	2.146	-4.806	1.300	-5.652	2.800	-4.152
5	6.142	1.160	-4.982	0	-6.142	1.400	-4.742
6	943	796	-147	900	-43	1300	357
7	153	194	41	600	447	0	-153
8	332	491	159	300	-32	1000	668
9	48	392	344	0	-48	0	-48
10	1.158	944	-214	400	-758	100	-1.058
11	32	391	359	0	-32	0	-32
12	339	275	-64	0	-339	200	-139
13	1.192	1.244	52	1.600	408	2.100	908
14	79	149	70	1.200	1.121	300	221
15	483	733	250	1.900	1.417	500	17
16	767	756	-11	1.100	333	1.600	833
17	4.809	1.200	-3.609	400	-4.409	1.100	-3.709
18	6.047	2.577	-3.470	2.900	-3.147	200	-5.847
totaal	45.783	25.532	-20.251	34.100	-11.683	27.600	-18.183

Analyse effecten knip

Effect van een knip

Omdat enkel de knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk gerealiseerd is, kunnen de huidige intensiteiten niet vergeleken worden met de intensiteiten in het geval van een knip bij de Beneluxbaan, zoals op de vorige pagina is toegelicht. Er is geen actuele data beschikbaar voor de knip bij de Beneluxbaan, aangezien deze niet gerealiseerd is.

Om toch met behulp van intensiteiten en verdeling van het verkeer iets te kunnen zeggen over een knip in de wijk de Bovenkerk, is meer algemeen gekeken naar de effecten van een knip in de wijk, ongeacht welke van de twee varianten gerealiseerd wordt.

Met behulp van TomTom Move is de verdeling van verkeer door/rondom de wijk Bovenkerk inzichtelijk gemaakt. Op de volgende pagina's zijn de resultaten van deze analyses te zien. Uit deze resultaten blijkt dat het aandeel sluipverkeer door de wijk drastisch is afgenomen na realisatie van een knip in de wijk.



Intensiteiten uit een verkeersmodel?

Ten opzichte van voorgaande studies naar de bussluis op de Noorddammerlaan is gekozen om geen gebruik te maken van het beschikbare macroscopische verkeersmodel. Uit de resultaten uit het verkeersmodel is namelijk geconstateerd dat de berekende modelintensiteiten in de wijk dermate afwijken van de realiteit dat deze ongeschikt zijn om een concrete afweging te kunnen maken welke variant beter scoort.

De keuze voor een specifiek verkeersmodel hangt nauw samen met de onderzoeksvraag, aangezien er niet één model is waarmee alle vraagstukken beantwoord kunnen worden en ieder model zijn eigen toepassingsmogelijkheden en beperkingen kent (CROW, 2021). Vanuit dit oogpunt is de inzet van een macroscopisch verkeersmodel voor analyses op wijkniveau ongeschikt, omdat het detailniveau van een dergelijk model niet aansluit bij de fijnmazigheid van de vraag. Een macroscopisch model beschrijft het rijgedrag in termen van "gemiddelde waarden" en is volgens het CROW (2021) juist wenselijk voor "meer langetermijnsituaties" en "relatief ingrijpende" infrastructurele veranderingen op een hoog schaalniveau.

Analyse TomTom Move (vanaf Handweg)

Met behulp van selected links binnen TomTom Move is bepaald hoe groot het aandeel autoverkeer is dat vanaf de Handweg resp. via de Noorddammerlaan als via de Beneluxbaan richting het (zuid)westen van de wijk Bovenkerk rijdt.

Een selected link is een specifiek wegvak waarbij onder andere herkomst- en bestemmingsverkeer inzichtelijk gemaakt kan worden. Dit wordt gedaan met de website TomTom Move, waarin dergelijke analyses uit te voeren zijn.

Voor de realisatie van de knip reed 13% van het totale verkeer over de Handweg via de Noorddammerlaan, terwijl maar 6% om de wijk via de Beneluxbaan reed. De overige 81% had zijn bestemming elders. Na de realisatie van de knip reed in geen enkele van de gemeten periodes meer dan 1% van het verkeer via de Noorddammerlaan/de rest van de wijk naar de Legmeerdijk. Wel reed tussen de 15% en 18% via de Beneluxbaan naar het (zuid)westen. Deze cijfers betreffen etmaalcijfers. Uit een analyse van de spitsperiodes blijkt dat het percentage dat via de Noorddammerlaan reed in de avondspits nog hoger lag dan 13%, namelijk op 14%.



Analyse TomTom Move (vanaf Legmeerdijk t.h.v. kruispunt met Aalsmeerderweg)

Met behulp van selected links binnen TomTom Move is bepaald hoe groot het aandeel autoverkeer is dat vanaf de Legmeerdijk ter hoogte van het kruispunt met de Aalsmeerderweg resp. via de Noorddammerlaan als via de Beneluxbaan richting het noordoosten van de wijk Bovenkerk rijdt.

Voor de realisatie van de knip reed 8% van het totale verkeer over de Legmeerdijk via de Noorddammerlaan, terwijl maar 4% om de wijk via de Beneluxbaan en Bovenkerkerweg reed. De overige 88% had zijn bestemming elders. Na de realisatie van de knip reed in geen enkele van de gemeten periodes meer dan 1% van het verkeer via de Noorddammerlaan/de rest van de wijk naar het kruispunt met de Handweg. Wel reed tussen de 8% en 11% via de Beneluxbaan en Bovenkerkerweg naar het noordoosten. Deze cijfers betreffen etmaalcijfers. Uit een analyse van de spitsperiodes blijkt dat het percentage dat via de Noorddammerlaan reed in de avondspits nog hoger lag dan 8%, namelijk op 10%.



Analyse TomTom Move (vanaf Legmeerdijk t.h.v. kruispunt Beneluxbaan)

Tenslotte is gekeken naar verkeer dat de wijk Bovenkerk binnenrijdt over de Legmeerdijk vanaf het kruispunt met de Beneluxbaan. Hieruit komt duidelijk naar voren dat verkeer voor de realisatie van de knip voorbij de Sint-Urbanuskerk reed. 73% van het totale verkeer dat de wijk via deze route binnenreed, reed voorbij de Sint-Urbanuskerk. 52% verliet de wijk weer ter hoogte van het kruispunt met de Handweg.

Direct na de realisatie van de knip reed slechts 2% door de bussluis. Echter, na verloop van tijd, in 2024 en 2025 was dit percentage gestegen naar boven de 20%. Het is aannemelijk dat deze stijging voortkomt uit het verlagen van de bussluis in verband met de aanwezigheid van elektrische bussen. Als gevolg hiervan is de bussluis door grotere en hogere voertuigen fysiek te passeren.

De bussluis is daarnaast voorzien van camerahandhaving, echter worden momenteel enkel waarschuwingen verstuurd en geen daadwerkelijke boetes.



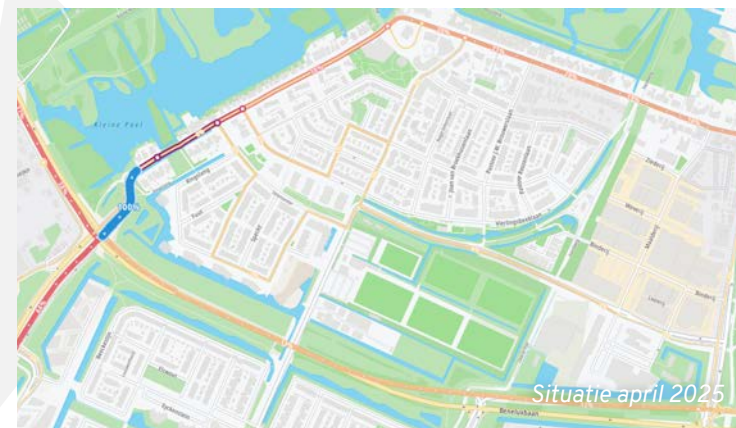
Situatie 2021 (voor realisatie knip)



Situatie 2022 (na realisatie knip)



Situatie 2024



Situatie april 2025



05

Criteria

Afweging door middel van criteria

Om tot een evenredige afweging te komen welke variant het beste scoort voor de Bovenkerk, worden beide varianten afgewogen op verschillende criteria. Zo ontstaat een evenredige afweging, waarmee concreet geconstateerd kan worden welke variant beter scoort voor de wijk.

Op de volgende pagina zijn de verschillende criteria te zien welke gehanteerd zijn voor de afweging en waar elk criterium op beoordeeld wordt.

Beoordeling criteria

Om tot een goede onderbouwing voor een voorkeursvariant te komen, worden beide varianten per criterium tegen elkaar afgewogen. De beoordeling komt daarmee op het volgende neer:

- ◀ Variant 1 (+) scoort beter dan Variant 2 (-)
- ◀ Variant 2 (+) scoort beter dan Variant 1 (-)
- ◀ Variant 1 (0) scoort gelijk aan Variant 2 (0)

Aan de hand van bovenstaande beoordeling kan, op basis van een goede onderbouwing, per criterium aangegeven worden welke variant beter scoort.



Criteria

Reistijd

Bewoners

De knip in Bovenkerk moet zorgen voor een veiligere wijk en een afname aan doorgaand sluiptverkeer. Het is van belang dat bewoners zo min mogelijk overlast ervaren van een mogelijk knip. Voor beide varianten worden de reistijden naar verschillende punten in de wijk bepaald.

Bezoekers

Voor bezoekers naar de verschillende voorzieningen in de wijk is het wenselijk dat zij zo min mogelijk overlast ervaren.

Doorgaand verkeer

Het is onwenselijk dat doorgaand verkeer door Bovenkerk heen rijdt.

Reisafstand

Bewoners, bezoekers en doorgaand verkeer

Voor reisafstand geldt een gelijke onderbouwing als voor reistijd. Dit geldt voor zowel bewoners, bezoekers als doorgaand verkeer. Zo blijft het voor bewoners wenselijk om een directe aanrijroute te hebben naar hun woning. Voor bezoekers blijft het wenselijk om een relatief directe route te hebben naar de verschillende voorzieningen in de wijk. Deze zijn grotendeels aan de Noorddammerlaan gelegen.

Tenslotte is het van belang dat doorgaand verkeer via de gewenste route rijdt en niet meer via Bovenkerk gaat.

Leefbaarheid

Wering van doorgaand verkeer

Eén van de hoofddoelen van een verkeersmaatregel in Bovenkerk is het weren van doorgaand sluiptverkeer over de Noorddammerlaan en Legmeerdijk. Het is bovendien van belang om af te wegen in welke mate doorgaand verkeer nog gebruik kan maken van een route door de wijk na aanleg van een knip om ongewenste verschuivingen te voorkomen.

Verbeteren kwaliteitsimpuls langzaam verkeer

In het beleid van de gemeente Amstelveen is opgenomen om ongewenst doorgaand verkeer te weren en daarnaast meer ruimte te geven aan langzaam verkeer en het OV. Daarom wordt per variant afgewogen in hoeverre dit gebeurt.

Verbeteren verblijfskwaliteit centrum Bovenkerk

Voor het centrum van Bovenkerk bestaat al lang de ambitie om de verblijfskwaliteit ter hoogte van restaurant Silversant te verbeteren. Hierdoor wordt er een plein gecreëerd waar wel ruimte is voor bus- en fietsverkeer.



Criteria

Inpasbaarheid

Inpasbaarheid bussluis

Het is van belang dat de gewenste maatregel ook daadwerkelijk op de voorgestelde locaties gerealiseerd kan worden. Voor beide varianten wordt gekeken of deze goed inpasbaar zijn in de voorgestelde locaties.

Inpasbaarheid keerlus

Naast het realiseren van een bussluis is het ook nodig om een keerlus te realiseren voor verkeer dat toch richting de bussluis rijdt en om moet keren. Naast een keerlus zijn mogelijk alternatieve opties beschikbaar, maar de keerlus heeft altijd de voorkeur voor autoverkeer dat verkeerd rijdt.

Doorstroming

Kruispunten

Goudappel heeft berekend dat verschillende kruispunten in de buurt van Bovenkerk in 2040 problemen met wachttijden gaan ervaren. Daarom wordt in voorliggende studie tevens gekeken in welke mate één of meerdere van de omliggende kruispunten van Bovenkerk (N231-Legmeerdijk, Zetterij-Bovenkerkerweg & Noorddammerlaan-Bovenkerkerweg) verbeterd worden met de realisatie van een knip in de wijk.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid Noorddammerlaan-Legmeerdijk

Naast het probleem van doorgaand (sluip)verkeer speelt er op de Noorddammerlaan en Legmeerdijk ook een gevoel van onveiligheid. Per variant wordt gekeken in hoeverre zij mogelijk bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze wegen.

Verkeersveiligheid woonstraten Bovenkerk

Omdat de varianten naar verwachting leiden tot veranderende routes van verkeersdeelnemers, is de kans groot dat de verkeersveiligheid in verschillende woonstraten in de Bovenkerk verandert. Voor beide varianten wordt gekeken welke impact zij in het algemeen hebben op de verkeersveiligheid in de woonstraten en hoe dit afweegt tegen elkaar.



06

Afweging criteria

In de tabel rechts zijn samengevat alle uitkomsten per criteria weergegeven. Voor de totale score is de volgende puntenverdeling aangehouden:

- ◀ + is 2 punten
- ◀ 0 is 1 punt
- ◀ - is 0 punten

Op basis van de uitkomsten en de puntenverdeling per criterium, blijkt dat variant 1 (bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk) de betere variant is.

De pagina's hierna onderbouwen waarom een variant beter dan de andere scoort, of waarom de varianten even goed scoren.

Variant:		1	2
Criteria		Sint Urbanuskerk	Beneluxbaan
Reistijd en reisafstand	Bewoners	+	-
	Bezoekers	+	-
	Doorgaand verkeer	0	0
Leefbaarheid	Wering van doorgaand verkeer	-	+
	Verbeteren kwaliteitsimpuls langzaam verkeer	+	-
	Verbeteren verblijfskwaliteit centrum Bovenkerk	+	-
Inpasbaarheid	Inpasbaarheid bussluis	0	0
	Inpasbaarheid keerlus	-	+
Doorstroming	Kruispunten	-	+
Verkeers-veiligheid	Verkeersveiligheid Bovenkerk	+	-
Totaal		12	8



Reistijd en -afstand

Toename reistijd en -afstand voor bewoners

Woonlocatie	Situatie 2021		Bussluis Sint Urbanuskerk		Bussluis Beneluxbaan	
	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)
Locatie 1 (vanaf Handweg)	1.400	3	1.400	3	1.400	3
Locatie 1 (vanaf N231)	600	1	600	1	2.800	6
Locatie 2 (vanaf Handweg)	900	2	900	2	900	2
Locatie 2 (vanaf N231)	700	2	700	2	2.600	5
Locatie 3 (vanaf Handweg)	750	2	750	2	750	2
Locatie 3 (vanaf N231)	950	2	950	2	2500*	5
Locatie 4 (vanaf Handweg)	750	2	750	2	750	2
Locatie 4 (vanaf N231)	1.100	2	1.100	2	2500*	5

*= snelste route via Westwijk

Reistijd en -afstand bewoners

In bovenstaande tabel zijn de resultaten te zien van de reistijden en –afstanden voor bewoners op vier in de wijk verspreide locaties in de wijk vanaf de gele punten, die op de afbeelding rechts weergegeven zijn. Hieronder is de beoordeling van de criteria te zien:

Reistijd bewoners

- Variant 1: +
- Variant 2: -

Reisafstand bewoners

- Variant 1: +
- Variant 2: -



Reistijd en -afstand

Toename reistijd en -afstand voor bezoekers (vanaf N231)

Voorziening	Situatie 2021		Busluis Sint Urbanuskerk		Busluis Beneluxbaan	
	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)
Silversant	850	2	1.200	2	2.600	5
huisarts	850	2	1.100	2	2.600	4
wijkcentrum	1.000	2	1.000	2	2.600	4
Argentijns Grillrestaurant + kapper	1.100	2	1.300	3	2.400	4
Re-Style + kapper	900	2	1.100	2	2.600	4
3x winkels	950	2	1.200	2	2.500	4
restaurant Colijn	1.200	2	1.400	3	2.200	4
kinderopvang + Emily Moon kidsweat	1.400	3	1.500	3	2.100	4
BP	1.400	3	1.500	3	2.000	3
café de Manen	1.500	3	1.600	3	2.000	3

Reistijd en -afstand bezoekers

In bovenstaande tabel zijn de reistijden en -afstanden voor bezoekers van de voorzieningen aan de Noorddammerlaan te zien. Voor de voorzieningen is specifiek gekeken naar de gevolgen voor verkeer vanaf de N231, omdat verkeer van de Bovenkerkerweg bij beide varianten geen gevolgen ondervindt.

Reistijd bezoekers

◀ Variant 1: +

◀ Variant 2: -

Reisafstand bezoekers

◀ Variant 1: +

◀ Variant 2: -



Reistijd en -afstand

Toename reistijd en -afstand voor doorgaand verkeer

Route	Situatie 2021		Bussluis Sint Urbanuskerk		Bussluis Beneluxbaan	
	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)	Reisafstand (meters)	Reistijd (minuten)
Doorgaande route	1.500	3	1.800	3*	1.800	3*

*= geen rekening gehouden met file

Reistijd en -afstand doorgaand verkeer

Het gewenste doel bij beide varianten is dat het doorgaande verkeer de wijk Bovenkerk mijdt en een route kiest via de Beneluxbaan. Er is daarmee geen onderscheid te maken in reistijd en -afstand tussen beide varianten.

Reistijd doorgaand verkeer

- Variant 1: 0
- Variant 2: 0

Reisafstand doorgaand verkeer

- Variant 1: 0
- Variant 2: 0



Leefbaarheid

Wering van doorgaand verkeer

De doorgaande (sluip)route door Bovenkerk begint bij de kruispunten N231 – Legmeerdijk en Bovenkerkerweg – Noorddammerlaan. De pijlen geven de inprikkers van de wijk weer om op de (sluip)route terecht te komen.

Met variant 1, waarbij de bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk gerealiseerd wordt, is sluipverkeer door de wijk theoretisch nog mogelijk. Het verkeer moet in de wijk andere, minder geschikte, routes volgen, maar het nemen van een (sluip)route door de wijk blijft in theorie mogelijk.

Bij variant 2, waarbij de bussluis ter hoogte van de Beneluxbaan gerealiseerd wordt, is het via de westelijke inrikker niet meer mogelijk om de wijk in en uit te rijden. Hiermee wordt doorgaand (sluip)verkeer theoretisch volledig geweerd.

Wering van doorgaand verkeer

- ◀ Variant 1: -
- ◀ Variant 2: +



Leefbaarheid

Verbeteren kwaliteitsimpuls langzaam verkeer

De gemeente Amstelveen geeft in haar Mobiliteitsvisie de voorkeur aan langzaam verkeer (voetganger, fietser) en het OV boven de auto.

Het aantal verkeersbewegingen op de Legmeerdijk en de Noorddammerlaan zorgt zonder knip, in combinatie met het smalle wegprofiel voor een verkeersonveilige situatie.

Door de realisatie van een bussluis bij de Sint Urbanuskerk (variant 1) moet het gemotoriseerd verkeer een alternatieve route zoeken, zodat op het gehele traject extra ruimte ontstaat voor het prioriteren van het langzame verkeer. Dit is bij variant 1 extra gunstig gelet op de aansluiting vanuit het Amsterdamse bos (Zwarte Pad) in de wijk.

Variant 2 is gesitueerd op een locatie met minder impact voor het langzame verkeer. Er ontstaat net als in variant 1 meer ruimte op het gehele traject, maar nabij de aansluiting met het Amsterdamse bos is nog steeds sprake van bestemmingsverkeer in westelijke richting.

Verbeteren kwaliteitsimpuls langzaam verkeer

◀ Variant 1: +

◀ Variant 2: -



Leefbaarheid

Verbeteren verblijfskwaliteit openbare ruimte Bovenkerk

Voor Bovenkerk bestaat al langer de ambitie om de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte ter hoogte van restaurant Silversant te verbeteren. Het voornemen is om ter hoogte van het restaurant een plein te creëren waar ruimte is voor bus- en langzaam verkeer (zoals de fiets en voetganger). Dit plein bevindt zich ook ter hoogte van de ingang naar het Amsterdamse Bos. De voorgenomen locatie voor dit plein is op de afbeelding rechts weergegeven.

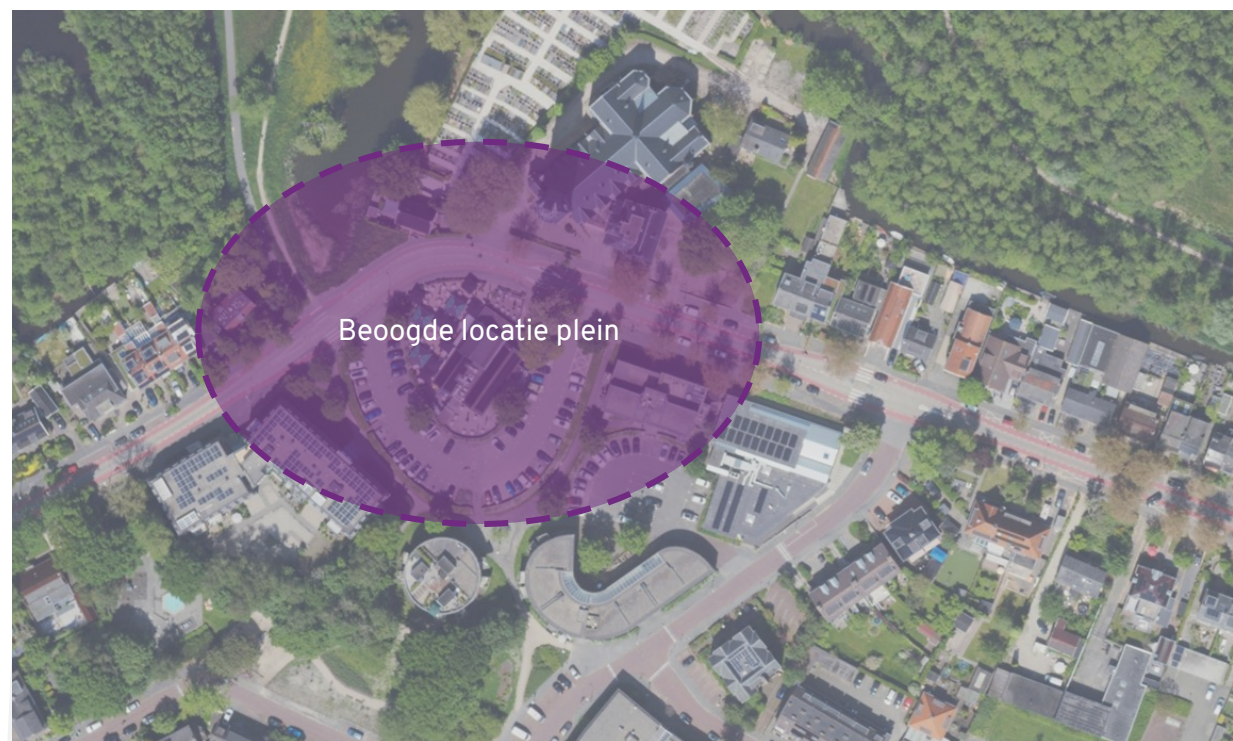
Variant 1 biedt betere kansen om dit plein te realiseren. Met de komst van de bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk wordt het autoverkeer op de beoogde locatie van het plein weggehaald. Hiermee komt er direct meer ruimte voor het langzame verkeer en de bus.

Variant 2 heeft minder invloed op de doorgaande route langs Silversant. Een aanzienlijke deel van het autoverkeer zal langs deze route blijven rijden. Het realiseren van een plein voor enkel langzaam- en busverkeer wordt hierdoor dan ook moeilijker.

Verbeteren verblijfskwaliteit centrum Bovenkerk

◀ Variant 1: +

◀ Variant 2: -



Inpasbaarheid

Inpasbaarheid bussluis

Met de realisatie van een bussluis is het van belang dat de bussluis op de beoogde locatie goed in te passen is. Een bussluis kan niet gerealiseerd worden, wanneer hier onvoldoende ruimte voor is.

De bussluis ter hoogte van variant 1 is in de huidige situatie al gerealiseerd. Dit betekent dat concreet te zien is dat de bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk goed inpasbaar is.

Ter hoogte van de Beneluxbaan is er tevens voldoende ruimte om een bussluis in te passen. Met de realisatie van de busbaan vervallen meerdere rijstroken naar het kruispunt Legmeerdijk – Beneluxbaan, omdat het autoverkeer hier geen gebruik meer van mag maken. De rijbaan die overblijft biedt vervolgens voldoende ruimte om een bussluis in te passen.

Inpasbaarheid bussluis

- ◀ Variant 1: 0
- ◀ Variant 2: 0



Inpasbaarheid

Inpasbaarheid keerlus

Ter hoogte van een bussluis is het niet ondenkbaar dat verschillende voertuigen zich hier klemrijden, omdat ze niet bekend zijn met de bussluis of de verwijzingen naar de bussluis mogelijk over het hoofd gezien hebben. Voor deze voertuigen is het van belang dat zij een mogelijkheid hebben om te keren, zodat zij geen gevaarlijke verrichtingen hoeven uit te voeren de gewenste route te volgen.

Ter hoogte van variant 1 is gebleken dat er onvoldoende ruimte is om een keerlus in te passen. Er is daarom ook gekozen om gebruik te maken van het parkeerterrein van Silversant, waar motorvoertuigen voldoende ruimte hebben om te keren. Dit heeft echter niet de voorkeur ten opzichte van een volwaardige keerlus, omdat vooral grotere voertuigen (vrachtwagens) nog steeds niet ideaal kunnen keren.

De locatie bij variant 2, zoals hiernaast te zien is, biedt ruimte om een keerlus te realiseren. Hiervoor zal een deel van groenvoorzieningen opgeheven moeten worden, er is daarmee voldoende ruimte om een keerlus te realiseren.

Inpasbaarheid bussluis

- ◀ Variant 1: -
- ◀ Variant 2: +



Doorstroming

Kruispunten

In het onderzoeksrapport van Goudappel is berekend dat verschillende kruispunten in de directe omgeving van Bovenkerk in 2030 last gaan krijgen van langere wachttijden en dat andere inrichtingsvormen voor de kruispunten gewenst zijn, om zo de doorstroming te verbeteren.

Variant 1 biedt beperkte kansen voor de kruispuntinrichtingen. Met de realisatie van variant 1 ontstaan weliswaar andere kruispuntstromen, maar beide kruispunten moeten nog steeds verkeer vanuit en richting de wijk verwerken.

Variant 2 biedt vooral kansen voor optimalisatie van het kruispunt Legmeerdijk – Beneluxbaan. De variant heeft als gevolg dat enkel de bus via de noordoostelijke aftakking rijdt. Het overige verkeer (wat nu nog gebruik kan maken van deze aftakking) zal een andere route moeten vinden om de wijk in te rijden.

Met het grotendeels afsluiten van deze aftakking, verbetert de doorstroming op het kruispunt naar verwachting in verband met minder verliestijden op het kruispunt.

Kruispunten

- ◀ Variant 1: -
- ◀ Variant 2: +



Verkeersveiligheid Bovenkerk

Met realisatie van een bussluis in beide varianten verbetert de verkeersveiligheid in de wijk. Het doorgaande (sluip)verkeer door de wijk verdwijnt, waardoor dit verkeer gebruik moet maken van de hoofdwegen die hiervoor zijn ingericht.

Bij variant 1 lijkt sprake te zijn van een betere spreiding van de verkeersstromen, waardoor de verkeersdruk in de wijk zich evenredig verdeelt. Wijkverkeer aan de westkant maakt gebruik van de westelijke inrikker en wijkverkeer aan de oostzijde maakt gebruik van de oostelijke inrikker. Afhankelijk van de exacte herkomst en bestemming van het wijkverkeer kan er plaatselijk sprake zijn van (een beperkte) toename van het verkeer, maar wijkbreed worden de gemaakte reiskilometers in de wijk beperkt bij de keuze voor variant 1. Dit blijkt overigens ook uit de telresultaten, uitgevoerd door Goudappel in december 2022. Bij de keuze voor variant 2 is deze evenredige verdeling niet aanwezig, met als gevolg dat het bestemmingsverkeer in het westelijke gedeelte van de wijk te maken krijgt met extra reisafstand en meer potentiële conflicten op de wegen. Het aantal reiskilometers in de wijk is daarmee groter. Dit blijkt uit de uitgevoerde analyse op het gebied van reistijd en -afstand.

Verkeersveiligheid Bovenkerk

- ◀ Variant 1: +
- ◀ Variant 2: -



07

Conclusie

Op basis van de afweging van de criteria blijkt dat variant 1 (bussluis ter hoogte van Sint Urbanuskerk) beter scoort en daarmee de voorkeursvariant is voor de wijk.

Zo zorgt de busluis voor een sterke afname aan doorgaand (sluip)verkeer, ervaren bewoners en bezoekers van de wijk het minste overlast van de maatregel en helpt de busluis bij het aangrijpen van verbeterpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Ondanks dat variant 2 zorgt voor een totale stop op al het sluipverkeer, kent variant 2 meer nadelen dan variant 1. De voorkeur gaat daarom uit naar variant 1: Bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk.



Voorkeursvariant in de praktijk

Aangezien variant 1 al gerealiseerd is en Goudappel reeds tellingen heeft uitgevoerd na de realisatie van deze variant, kan worden bepaald of variant 1 het gewenste effect voor Bovenkerk heeft bereikt. De tellingen op de 18 locaties (zie ook afbeelding 4) en de intensiteiten voor de gehele wijk zijn in de tabel hiernaast weergegeven. Op basis van deze resultaten wordt geconcludeerd dat de bussluis heeft gezorgd voor een significante afname in doorgaand (sluip)verkeer en de situatie voor Bovenkerk wijkbreed verbeterd is.

Op een aantal wegen is sprake van een beperkte toename van het verkeer. Door de aanwezigheid van de knip is wijkverkeer in een aantal situaties namelijk genoodzaakt een andere route te kiezen tussen herkomst en bestemming. Dit gevolg doet zich vrijwel altijd voor bij het realiseren van een fysieke afsluiting. Wijkverkeer mag de knip namelijk ook niet passeren. Dit gevolg zal zich dus ook voordoen bij een fysieke afsluiting elders in de wijk. Het is daarom vooral van belang om te toetsen of de toename verkeerskundig acceptabel is.

De getelde verkeerstoename en daarmee de totale intensiteit op deze specifieke wegen past ruim binnen de verkeerskundige acceptabele marges voor deze woonstraten.

Locatie	0-variant (2021)	Bussluis Sint Urbanuskerk (dec 2022)	
		Aantal	Vershil
1	10.317	7.064	-3.253
2	4.956	4.027	-929
3	1.034	993	-41
4	6.952	2.146	-4.806
5	6.142	1.160	-4.982
6	943	796	-147
7	153	194	41
8	332	491	159
9	48	392	344
10	1.158	944	-214
11	32	391	359
12	339	275	-64
13	1.192	1.244	52
14	79	149	70
15	483	733	250
16	767	756	-11
17	4.809	1.200	-3.609
18	6.047	2.577	-3.470
totaal	45.783	25.532	-20.251

