

## Onderzoek verkeersstructuur Diemen Zuid

### Afronding stap 2: Verkeersontwerp

Datum 2-4-2019

#### 1. Inleiding

Op 25 oktober 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders een plan van aanpak vastgesteld voor een onderzoek naar de verkeersstructuur in Diemen Zuid. Een belangrijke aanleiding voor het onderzoek is de ontwikkeling van de nieuwe wijk Holland Park en de wens dit nieuwe woongebied goed aan te sluiten op de rest van Diemen voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en het autoverkeer.

Inmiddels zijn een aantal stappen in het onderzoek uitgevoerd. In deze notitie wordt ingegaan op de afronding stap 2; het opstellen van een verkeersontwerp. In een aparte notitie wordt ingegaan op de resultaten van de derde stap die is gezet, het uitvoeren van milieuonderzoek (geluidbelasting en luchtkwaliteit).

#### 2. Verkeersontwerp

In opdracht van de gemeente heeft het bureau Goudappel Coffeng in 2018 in overleg met de gemeente en de verkeerscommissie (politie, brandweer, GVB en Fietsersbond) een verkeersontwerp opgesteld, zie figuur 1.

Dit verkeersontwerp bevat een opengestelde busbaan en aanpassingen aan delen van de Boven Rijkersloot bij Polderland, Bomenrijk en Beukenhorst vanwege de invoering van 30 km per uur. Ook is de busbaan ter hoogte van Speenkruid opgeschoven naar het noorden. De afstand tot de direct aangrenzende woningen aan de zuidzijde bij Speenkruid wordt daardoor groter.

Daarnaast zijn bij dit verkeersontwerp enkele opties aangegeven, dit zijn:

- het wel of niet behouden van de fietstunnel in de Boven Rijkersloot tussen Polderland en Knoopkruid;
- het wel of niet aanleggen van een rotonde bij Beukenhorst;
- meer ruimte voor langzaam verkeer aan de westkant van de Venserbrug.

Deze laatste verkeersmaatregel zal als apart actiepunt nader worden onderzocht. Daarom wordt hier nu niet verder op ingegaan.

Het verkeersontwerp staat beschreven in de rapportage Verkeersontwerp Diemen-Zuid van Goudappel Coffeng d.d.12-2-2018.

Het verkeersontwerp is op 6 maart 2018 gepresenteerd aan omwonenden in 't Kruidvat in Diemen Zuid. Het verkeersontwerp heeft ook ter visie gelegen in het gemeentehuis. In totaal zijn ongeveer 60 bewonersreacties ontvangen. Hiervan is een samenvatting gemaakt, zie bijlagen.

#### 3. Reactie van het GVB en de Vervoerregio Amsterdam op het verkeersontwerp

De gemeente Diemen heeft het GVB en de Vervoerregio Amsterdam gevraagd om een reactie op het verkeersontwerp. Het GVB is de hoofdgebruiker van de busbaan, over de busbaan rijdt buslijn 44 en nachtbus 287. De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van het openbaar vervoer in deze regio (bus, tram, metro) en dus ook van het GVB.



Figuur 1: verkeersontwerp busbaan open met 30 km/uur en rotonde

Door het GVB is samen met de Vervoerregio Amsterdam een schriftelijke reactie gegeven op het verkeersontwerp, zie bijlagen.

Het GVB en de Vervoerregio geven in de reactie aan dat zij de bereikbaarheid van Holland Park zien als een verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar en de gemeente. Zij ondersteunen de inzet op een lage parkeernorm in Holland Park zodat meer bewoners gebruik zullen maken van de fiets en het openbaar vervoer. Dit vergroot wel de noodzaak van een snel een betrouwbaar openbaar vervoer. De investeringen in het openbaar vervoer zijn ook daarop gericht.

Het GVB en de Vervoerregio verwachten dat de openstelling van de busbaan in combinatie met aanpassing van de verkeersinrichting gevolgen heeft voor de snelheid en de doorstroming van het busverkeer in Diemen Zuid. De rijtijd zal hierdoor toenemen en de betrouwbaarheid van de dienstregeling zal afnemen. Zij verwijzen naar de door Goudappel berekende rijtijdtoename van circa 50 seconden. Het GVB en Vervoerregio wijzen daarbij met name op de toename van het aantal drempels en de breedte van de bochten waardoor moet worden gewacht voor het kunnen passeren van tegemoetkomend verkeer. Zij geven aan dat bij een toename van de rijtijd en een afname van de betrouwbaarheid extra inzet van bussen nodig kan zijn. Dit zou een verhoging betekenen van de jaarlijkse exploitatiekosten.

Het GVB en de Vervoerregio zijn geen voorstander van de openstelling van de busbaan en geven in de reactie aan de busbaan exclusief voor busverkeer te willen behouden. Zo kan de kwaliteit van het openbaar vervoer behouden blijven. Indien de gemeente toch besluit om de busbaan open te stellen, verzoeken zij om de busbaan zodanig in te richten dat aan de minimale eisen wordt voldaan. Daarbij wordt verwezen naar landelijke richtlijnen van de CROW.

Naar aanleiding van de ontvangen reactie heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden met het GVB. In dit gesprek is door het GVB aangegeven dat zij de eerdere negatieve toonzetting betreuren en graag betrokken blijft bij de nadere uitwerking van de voorstellen. Ook vindt het GVB het belangrijk om de gevolgen van de verkeersmaatregelen goed te monitoren en om tijdig in overleg te treden over eventuele knelpunten.

#### Beantwoording reactie GVB/Vervoerregio

Ook voor de gemeente Diemen is een goed aanbod aan openbaar vervoer van belang zodat alle delen van Diemen en de omgeving goed bereikbaar zijn en er een goed alternatief is voor de auto.

In het verkeersontwerp is daarom rekening gehouden met de doorstroming en snelheid van de bus. Het aantal drempels neemt inderdaad toe maar deze drempels komen te liggen op logische locaties bij bushaltes en fietsoversteken waar de bussen ook nu al moeten afremmen. Door de toepassing van plateaus kunnen de drempels busvriendelijk worden uitgevoerd. Daarnaast verdwijnen de busluizen bij de ingang van de busbaan waardoor bussen hier niet meer op elkaar hoeven te wachten. Bij de uitgangen van de busbaan heeft het verkeer op de Boven Rijkersloot nu voorrang en moeten de bussen wachten. In het verkeersontwerp vervalt de voorrangregeling en hebben de bussen voorrang op verkeer dat van links komt en hoeven zij niet meer te wachten.

De aanleg van een rotonde bij Beukenhorst heeft ook tot gevolg dat bussen met voorrang deze kruising kunnen gaan passeren.

De door het bureau Goudappel berekende toename van 50 seconden is gebaseerd op het rekenkundig verschil in rijtijd bij 30 km/uur en 50 km/uur over een lengte van 1 kilometer zonder dat al een verkeersontwerp beschikbaar was. Uit een snelheidsmeting in 2018 blijkt overigens dat de meeste bussen tussen de 25 en 35 km/uur rijden op de busbaan.

## Toets vormgeving bocht in opengestelde busbaan

Naar aanleiding van de reactie van het GVB en de Vervoerregio is het bureau Goudappel gevraagd om de bocht in de busbaan bij Ringkade nog eens kritisch te beschouwen voor wat betreft de doorstroming van de bussen en andere grote voertuigen. Het resultaat hiervan is opgenomen in een memo, zie bijlagen.

De conclusie van deze toets is dat de bocht in het verkeersontwerp moet worden aangepast omdat personenauto's en grote voertuigen elkaar niet kunnen passeren en daardoor ook schade kunnen veroorzaken bij het elkaar passeren. Een verruiming van de bocht in het ontwerp is noodzakelijk. De verruiming van de bocht (met circa 1,75 meter) kan aan de binnenkant en/of de buitenkant plaatsvinden. Dit zal in de uitwerking van het verkeersontwerp worden meegenomen. Om verhoging van de snelheid tegen te gaan is het wenselijk om hier een plateau toe te voegen.

## Breedte opengestelde busbaan

De breedte van de busbaan is ingemeten en vergeleken met de overige weggedelen waarover buslijn 44 rijdt in Diemen.

De busbaan in Diemen Zuid is op de meeste plekken ongeveer 6 meter breed. In Diemen Centrum en Noord varieert de breedte tussen 6 en 6.50 meter. In Diemen Noord is bij de herstrating in overleg met de verkeerscommissie een breedte van 6.30 meter afgesproken. Ook Diemen Noord is 30 km-gebied.

Verbreiding van de busbaan naar 6.30 meter is gewenst. Dit vraagt om een aanpassing van de huidige wegconstructie inclusief fundering. Door de verbreding uit te voeren met een ander materiaal, bijvoorbeeld d.m.v. een smalle (goot)tegel aan weerszijden van het asfalt in een afwijkende kleur, blijft de verbreding visueel beperkt.

Ook dit onderdeel zal worden meegenomen in de verdere uitwerking van het verkeersontwerp.

## Overige ontwikkelingen buslijn 44

Buiten Diemen Zuid zijn verbeteringen in de rijsnelheid en de betrouwbaarheid van de dienstregeling van bus 44 te verwachten door de aanleg van de spooronderdoorgang en de prioriteit voor het openbaar vervoer in de regeling van de verkeerslichten op de Oost West as. Daarnaast blijkt dat op dit moment buslijn 44 regelmatig wacht bij station Diemen en station Diemen-Zuid en dat er dus op dit moment kennelijk sprake is van enige rek in de dienstregeling.

Per saldo wordt daarom verwacht dat de openstelling van de busbaan in combinatie met de invoering van 30 km/uur en de overige verkeersmaatregelen geen nadelige gevolgen hoeft te hebben voor de kwaliteit van buslijn 44 in Diemen.

Het GVB en de Vervoerregio zullen uiteraard worden betrokken bij de verdere uitwerking van de voorstellen. De noodzaak van monitoring en tijdig overleg wordt onderschreven.

De reactie van het GVB en de Vervoerregio geeft geen aanleiding om de busbaan gesloten te houden vanwege het openbaar vervoer, wel zijn aanpassingen nodig in het verkeersontwerp.

## 4. Reactie brandweer Amsterdam-Amstelland op het verkeersontwerp

De brandweer maakt gebruik van de busbaan als uitvalsroute. De brandweer heeft op zichzelf geen bezwaar tegen de openstelling van de busbaan en de aanleg van een rotonde in Diemen Zuid. De brandweer is wel tegen een eventuele versmalling van de rijbaan vanwege de nadelige gevolgen voor de doorstroming van de brandweerauto's. De breedte van de busbaan is nu net voldoende voor het passeren van bussen en hulp- en

nooddiensten. Bij de bocht moet wel veel rekening met elkaar worden gehouden om aanrijdingen te voorkomen.

De brandweer is geen voorstander van snelheidsremmende maatregelen in de vorm van verkeersdrempels. Plateaus zijn minder bezwaarlijk omdat die beter te passeren zijn voor grote voertuigen.

Gelet op het verkeersontwerp verwacht de brandweer ten gevolge van het verkeersontwerp een geringe toename van de aanrijtijd in Diemen Zuid. De brandweer geeft aan dat vertraging in de praktijk zal meevallen. Aan de ene zijde zal Diemen hier een rol spelen en aan de andere zijde kazerne Anton (Langbroekdreef) of Duivendrecht. De brandweer verwacht iets vertraging op te lopen, maar dat deze zoals zij het nu kunnen inschatten nog binnen de normen zal vallen.

Voor Holland Park en Bergwijkpark Zuid vormt de route via de busbaan niet de primaire aanrijroute bij calamiteiten. Deze gebieden vallen binnen het verzorgingsgebied van de kazerne Anton aan de Langbroekdreef in Amsterdam Zuidoost waarbij gebruik wordt gemaakt van de Gooiseweg. Alleen als in deze kazerne onvoldoende materieel beschikbaar is, is inzet nodig vanuit de kazerne in Diemen en/of Duivendrecht.

#### Beantwoording reactie brandweer Amsterdam-Amstelland

De reactie van de brandweer geeft op zichzelf geen aanleiding om de busbaan gesloten te houden of om het verkeersontwerp aan te passen. Wel zullen de punten die hiervoor al aan de orde kwamen (verruiming bocht en verbreding busbaan ) gunstig zijn voor de doorstroming van de hulpdiensten in Diemen Zuid.

#### 5. Reacties bewoners op het verkeersontwerp

##### *Reactie bewoners*

Het verkeersontwerp is gepresenteerd aan bewoners en andere belangstellenden tijdens een inloopbijeenkomst op dinsdag 6 maart 2018 in het Kruidvat in Diemen-Zuid. Ook heeft het verkeersontwerp ter visie gelegen in het gemeentehuis. Op het ontwerp zijn circa 60 schriftelijk reacties ontvangen. Daarvan is een samenvatting gemaakt, zie bijlagen.

Voorstanders van de openstelling van de busbaan zijn vooral bewoners langs de Boven Rijkersloot in Schelphenhoek omdat het daar dan rustiger wordt.

Tegenstander van de openstelling van de busbaan zijn vooral bewoners langs de busbaan. Zij vrezen voor een afname van het woongenot en een toename van sluipverkeer, verkeers- onveiligheid, de geluidhinder en de luchtverontreiniging. Ook wordt de noodzaak van de openstelling betwijfeld gelet op de beschikbare alternatieve routes via de A10 en de Provincialeweg. Er is tevens veel twijfel over de daadwerkelijke handhaving van de maximumsnelheid van 30 km/uur.

##### *Verkeersontwerp*

Op het ontwerp zelf zijn een aantal opmerkingen gemaakt die kunnen worden meegenomen in de verdere uitwerking van het verkeersontwerp. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een ophaal/afzetplek voor auto's langs de opengestelde busbaan bij het Gezondheidscentrum Diemen Zuid. Vanwege de verkeersveiligheid zijn veel bewoners voor handhaving van de fietstunnel aan de zuidkant van de Boven Rijkersloot. Een rotonde bij Beukenhorst wordt positief beoordeeld vanuit verkeersveiligheid. Meer ruimte voor het langzaam verkeer aan de westkant van de Venserbrug wordt op prijs gesteld.

##### Aanpassingen in het verkeersontwerp

Naar aanleiding van de reacties is het verkeersontwerp op twee punten aangepast:

- het parkeerterrein bij de rij woningen aan de oostkant van Beukenhorst was per vergissing weggelaten op de tekening met de rotonde en is weer op de tekening gezet;
- de achtertuinen bij de woningen Speenkruid 58 t/m 68 waren per vergissing weggelaten en zijn weer op de tekening gezet, ook is de opengestelde busbaan wat verder van de

woningen af ingetekend. Meer opschuiven is niet mogelijk vanwege de aansluiting op de Boven Rijkersloot en de inpassing van de fietsoversteek.

#### *Alternatieven voor openstelling busbaan*

Daarnaast zijn alternatieve oplossingen voorgesteld in de vorm van afsluitingen en/of eenrichtingsverkeer op de hoofdwegen in Diemen-Zuid. Ook wordt voorgesteld alleen specifieke doelgroepen toegang te verlenen tot Diemen Zuid.

#### Reactie:

Deze alternatieven worden als onwenselijk gezien omdat de verbindingen binnen en buiten de wijk dan verslechteren en veel bewoners en andere doelgroepen worden gedwongen tot omrijden. Dit betekent per saldo een toename van het autokilometers in Diemen met de daarbij behorende nadelige effecten. Een permanente toegangscontrole wordt ook als onwenselijk en niet uitvoerbaar beoordeeld.

Daarnaast is van belang dat de afgelopen jaren er fors is geïnvesteerd in verbeteringen in de hoofdwegen rond Diemen Zuid. De capaciteit van de A1 en A10 is verruimd door de toevoeging van rijstroken en door een betere verkeersafwikkeling bij de aansluitingen. Ook de afwikkeling van het autoverkeer vanuit Bergwijckpark-Zuid richting het zuiden is sterk verbeterd door de aanleg van verkeerslichten op de Daalwijckdreef. Daarnaast is de Bergwijckdreef verlegd en komen hier verkeerslichten waardoor dit meer een route wordt voor lokaal verkeer. Deze route wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer. De route via de Dolingadreef, Daalwijckdreef, Elsrijkdreef en Provincialeweg is sterk verbeterd waardoor auto- en busverkeer hier beter kan doorstromen. De kans op sluipverkeer door Diemen Zuid is gelet op al deze maatregelen aanzienlijk afgenomen.

#### 6. Advies verkeerscommissie

Het verkeersontwerp is voorgelegd aan de verkeerscommissie In Diemen. Belangrijke punten uit dit overleg zijn:

##### ► Deel Diemerdreef - busbaan

- in stand houden fietstunnel heeft vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de voorkeur;
- van belang is duidelijke overgang van 50 naar 30 km/uur, dit kan door middel van een poortconstructie bij het begin van de wijk;
- aansluiting fietspaden (hellingen en onderling zicht) richting wijk Holland Park zijn een belangrijk aandachtspunt bij verdere uitwerking.

##### ► Deel busbaan:

- bochten zijn erg krap wat zorgt voor oponthoud grotere voertuigen vanwege wachten op tegemoetkomend verkeer. Brandweer en GVB geven aan dat er een grote kans bestaat dat zij of stil komen te staan of een stuk achteruit moeten rijden om ruimte te maken.
- doorgaand fietspad op bestaande en verhoogde kruising in stand houden in combinatie met (vlakke) cirkelmarkering op driesprong wordt als positief beoordeeld;
- geadviseerd wordt de ondergeschikte fietsoversteek ter hoogte van de twee bushaltes langs de Boven Rijkersloot uit de voorrang te houden (identiek aan huidige situatie).

##### ► Vanaf busbaan tot aan Beukenhorst / Diemerbrug

- rotonde ter hoogte van aansluiting Beukenhorst met vrijliggend éénrichtingsfietspad rondom heeft de voorkeur vanwege duidelijkheid en voorrang voor bussen en hulpdiensten.

► Vanaf busbaan tot aan Venserbrug

- akkoord met voorstel voor apart voetpad & fietspad aan de westzijde van de brug;
- voorstel kruising Boven Rijkersloot met Bomenrijk en Berkenplein uit te voeren als één groot plateau heeft de voorkeur;
- Fietzersbond adviseert een directe fietsroute vanaf Bomenrijk naar de oostzijde Venserbrug (nu is er een behoorlijke omrijafstand voor fietsers);
- Fietzersbond adviseert, in afwijking van het advies van de andere partijen, voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen in de bochten (zoals dat in het verleden ook het geval is geweest).

Reactie:

De meeste punten zijn al opgenomen in het verkeersontwerp. In de verdere uitwerking van de het verkeersontwerp zal de bocht ruimer worden gemaakt en zal ook de breedte worden aangepast conform de oplossing in Diemen Noord (breedte 6.30 meter).

In het ontwerp is de fietsoversteek bij het Gezondheidscentrum Diemen Zuid wel in de voorrang en verhoogd opgenomen omdat het een belangrijke schakel is in het fietsnetwerk. Bussen moeten hier toch al afremmen vanwege de bushalte. De fietsoversteek bij Havikskruid krijgt geen voorrang en ook geen plateau.

De overige punten worden meegenomen in verder uitwerking waarbij aanleg van de rotonde bij Beukenhorst en behoud van de fietstunnel aan de zuidkant uitgangspunt zijn vanwege de verkeersveiligheid en doorstroming van het busverkeer en hulpdiensten.

De aanpassing van de Venserbrug ten behoeve van fietsers en voetgangers zal als een apart actiepoint worden opgepakt