

Gemeente Diemen

Verkeersontwerp Diemen-Zuid



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Diemen

Verkeersontwerp Diemen-Zuid

Eindconcept

Datum
Kenmerk
Eerste versie

12 februari 2018
DMN086/Wrj/1229.01

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Diemen
Titel rapport	Verkeersontwerp Diemen-Zuid
Kenmerk	DMN086/Wrj/1229.01
Datum publicatie	12 februari 2018
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren P. van de Mortel en J. van Drie
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren J.A. Waagmeester en J. Kuijpers
Projectomschrijving	Onderzoek naar de effecten van verschillende varianten voor de verkeersstructuur in Diemen-Zuid.
Trefwoorden	verkeersontwerp, 30 km/h-zone, openbaar vervoer

	Inhoud	Pagina
1	Achtergrond en uitgangspunten	1
1.1	Voorgeschiedenis	1
1.2	Uitgangspunten	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Toelichting bij het ontwerp	4
2.1	Basiskeuzes voor snelheidsverlaging 30 km/h	4
2.2	Varianten voor de overgangen naar 30 km/h	6
2.3	Aanvullende snelheidsremmende maatregelen	7
2.4	Specifieke punten in het ontwerp	8
2.5	Effecten voor hulpdiensten en openbaar vervoer	9
3	Samenvattende conclusies	11
3.1	Conclusies	11

Achtergrond en uitgangspunten

1.1 Voorgeschiedenis

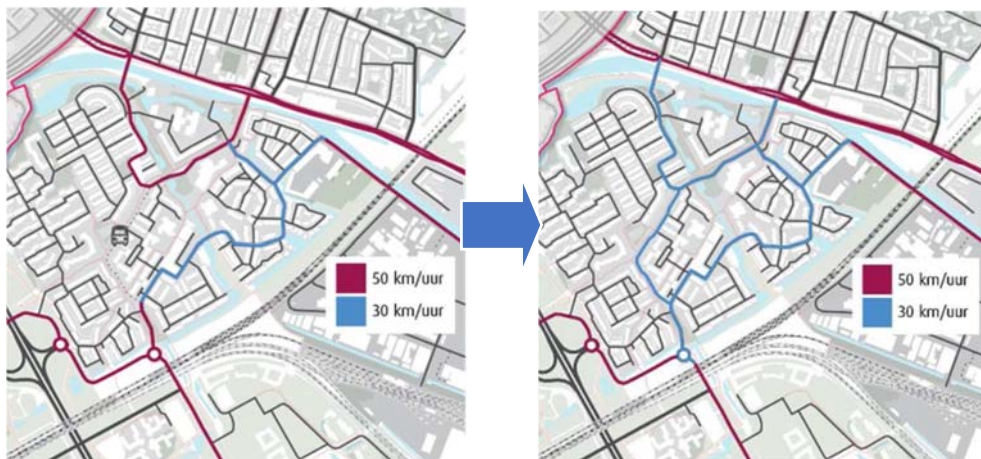
In het voor jaar van 2017 heeft Goudappel Coffeng het 'Onderzoek verkeersstructuur Diemen-Zuid' uitgevoerd (kenmerk: DMN083/Mqt/1224.03, datum: 26 juni 2017). Daarin zijn verschillende varianten voor de hoofdverkeersstructuur in Diemen-Zuid onder de loep genomen. Er is vooral gekeken of een meer directe verbinding tussen Holland Park, Diemen-Zuid en Diemen-Centrum kan worden geboden, zonder dat dit tot een te grote verkeerstoename en bijbehorende geluidbelasting in Diemen Zuid leidt.

Op grond van de bevindingen in dit onderzoek, heeft het college van burgemeester en wethouders op 18 juli 2017 besloten om één variant verder uit te laten werken in een ontwerp. Het gaat om de variant waarin de busbaan wordt opengesteld voor autoverkeer en het 30 km/uur gebied wordt uitgebreid in Diemen-Zuid (variant 2 uit het hiervoor genoemde onderzoek).

Meer concreet betekent dit dat een verkeersontwerp nodig is voor de volgende aanpassingen in de verkeersstructuur in Diemen-Zuid:

- reconstructie van de Boven Rijkersloot vanaf de Venserbrug via Bomenrijk en achterlangs het zwembad/sportcentrum tot en met de Diemerbrug (van 50 km/h naar 30 km/h);
- reconstructie van de Boven Rijkersloot tussen de rotonde op de Diemerdreef en de zuidelijke ingang van de busbaan (van 50 km/h naar 30 km/h);
- reconstructie van de busbaan naar route voor bus- en autoverkeer met een snelheidsregime van 30 km/h.

In figuur 1.1 zijn de te ontwerpen aanpassingen in de verkeersstructuur in beeld gebracht.



Figuur 1.1: Te ontwerpen aanpassingen in de verkeersstructuur Diemen-Zuid

1.2 Uitgangspunten

Reële verlaging maximum snelheid

Het meest wezenlijke uitgangspunt voor de ontwerpstudie is dat er voldoende maatregelen genomen moeten worden om de snelheid daadwerkelijk te verlagen tot 30 km/h. Dit is noodzakelijk om te voorkomen dat de nieuwe route door Diemen-Zuid voor autoverkeer zo aantrekkelijk wordt dat er teveel (doorgaand) verkeer door Diemen-Zuid gaat rijden, waardoor problemen ontstaan onder andere op het gebied van geluidhinder en verkeersveiligheid. In het 'Onderzoek verkeersstructuur Diemen-Zuid' uit 2017 is dit nader gemotiveerd.

Concreet zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

- ontwerp conform Duurzaam Veilig-richtlijnen voor 30 km/h-wegen waaronder:
 - snelheidsremmende maatregelen (bijvoorbeeld plateaus), waar nodig;
 - poortconstructies bij overgang van 50 naar 30 km/h;
 - gelijkwaardige kruispunten of uitritconstructies;
 - veilige fietsoversteken (hoofdroutes met plateaus en fietsers in de voorrang);
- in verband met de geluidbelasting van klinkerverharding wordt uitgegaan van de huidige asfaltverharding, eventueel in een afwijkende kleur om het verblijfskarakter te versterken.

Hulpdiensten en openbaar vervoer

De te ontwerpen route door Diemen-Zuid is tevens een belangrijke route voor hulpdiensten en openbaar vervoer. Bij het ontwerp wordt daar rekening mee gehouden. Maar een keuze voor 30 km/h in heel Diemen-Zuid heeft hoe dan ook consequenties voor de hulpdiensten en de exploitatie van het openbaar vervoer. De voordelen van de nieuwe verbinding voor autoverkeer moeten dus afgewogen tegen de nadelen voor de hulpdiensten en het openbaar vervoer.

Voor de *hulpdiensten* geldt:

- op de uitvalsroute door Diemen Zuid vanaf de Diemerbrug moet een goede doorstroming behouden blijven;
- deze uitvalsroute moet voldoen aan de normen voor aanrijtijden.

Voor het *openbaar vervoer* gelden de volgende concrete uitgangspunten:

- specifieke aandacht voor de doorstroming van bussen;
- bushaltes op de rijbaan, in grote lijnen op de huidige locaties;
- optimaliseren afstand tussen de busbaan en kopgevels van twee woningen aan de zuidkant bij Speenkruid.

Vrijliggende fietsstructuur blijft gehandhaafd

Diemen-Zuid heeft een goede fietsstructuur met vrijliggende fietspaden deels parallel aan de hoofdstructuur (langs Boven Rijkersloot en de busbaan) deels via een eigen structuur door de wijk heen. Hoewel op 30 km/h-wegen gemengd verkeer mogelijk is (van gemotoriseerd en langzaam verkeer) dient in Diemen-Zuid de exclusieve fietsstructuur gehandhaafd en mogelijk versterkt te worden.

Voor het langzaam verkeer gelden de volgende uitgangspunten:

- het bestaande fietspaden-netwerk mag in stand blijven (mengen op de rijbaan is niet noodzakelijk);
- verkeersveiligheid en doorstroming voor het langzaam verkeer zijn gegarandeerd door:
 - veilige oversteken voor voetgangers en fietsers met voldoende opstelruimte en alleen voorstellen voor het veilig fietsen op de rijbaan indien van toepassing;
 - behoud van goede verbindingen voor langzaam verkeer met aangrenzende gebieden zoals Diemen-Centrum, Biesbosch, Holland Park en het station Diemen-Zuid.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport bevat de toelichting en onderbouwing bij de gemaakte keuzes in het verkeersontwerp (hoofdstuk 2). Tevens wordt ingegaan op de gevolgen voor de doorstroming van bussen en hulpdiensten. In hoofdstuk 3 volgt een korte samenvatting van de belangrijkste conclusies.

2

Toelichting bij het ontwerp

2.1 Basiskeuzes voor snelheidsverlaging 30 km/h

In Diemen-Zuid zijn op enkele locaties al drempels in het profiel opgenomen op de te reconstrueren route, namelijk nabij de fietsoversteken. Het verkeer wordt hier effectief geremd en de maatregel is op deze locaties logisch te begrijpen gezien de belangrijke functie van de hoofdfietsroutes door Diemen. Fietzers hebben hier voorrang op het autoverkeer en de drempels zorgen ervoor dat de fietsers hier ook veilig kunnen oversteken.



Figuur 2.1: Bestaande fietsoversteek Boven Rijkersloot

In het nieuwe ontwerp kiezen we er ook voor om snelheidsremmende maatregelen zoveel mogelijk te combineren met locaties waar fietsers of voetgangers oversteken. De snelheidsremming vindt daar plaats door middel van drempels¹: wegversmallingen of

¹ Er is gekozen voor vrij lange drempels, rekening houdend met de wielbasis van bussen.

chicanes zijn niet geschikt in verband met de aanwezigheid van bussen. De benodigde manoeuvreerruimte voor bussen zou maatgevend moeten zijn voor de wegversmallingen of chicanes en deze is zodanig dat dan het snelheidsremmend effect voor kleinere voertuigen (personenauto's) gering is.

In een 30 km/h-gebied zijn de kruispunten gelijkwaardig. Dit kan op een veilige manier als ook uit de inrichting blijkt dat de verschillende 'takken' van het kruispunt gelijkwaardig zijn en als de snelheid van het verkeer gereduceerd kan worden tot maximaal 30 km/h. Om dat te bereiken wordt het kruispuntvlak vaak verhoogd uitgevoerd (plateau).

In het geval dat een gelijkwaardig kruispunt dichtbij een fietsoversteek met voorrang ligt (zoals bij het kruispunt Boven Rijkersloot – huidige busbaan noordzijde, zie figuur 2.1) is een verhoogd kruispuntvlak echter geen goede oplossing omdat de fietsoversteek al verhoogd is uitgevoerd. Als ook het kruispunt verhoogd uitgevoerd zou worden, is onvoldoende duidelijk dat fietsers over dit verhoogde vlak wél voorrang hebben. Het verhogen van het kruispunt is ook niet nodig om de snelheid te remmen als dit vlak vóór het kruispunt al gebeurt door de verhoogde fietsoversteek. Om echter wel duidelijk aan te geven dat het kruispunt gelijkwaardig is, stellen we voor om hier cirkelmarkering aan te brengen, eventueel licht bol gestraat (zie figuur 2.1). Deze zijn niet bedoeld als snelheidsremmende maatregel, maar alleen om duidelijk aan te geven dat hier sprake is van een gelijkwaardig kruispunt.



Figuur 2.2: Voorstel aanduiding gelijkwaardig kruispunt



De voorgestelde combinatie van gelijkwaardig kruispunt met verhoogde oversteek voor langzaam verkeer kan op vier punten worden toegepast, te weten:

1. Boven Rijkersloot – Beukenhorst
2. Boven Rijkersloot – huidige busbaan noordzijde
3. Boven Rijkersloot – huidige busbaan zuidzijde
4. Boven Rijkersloot – aansluiting Bomenrijk/Berkenplein

Ad 1. Bij Boven Rijkersloot – Beukenhorst zijn al fietsoversteken aanwezig, maar deze hebben in de huidige situatie geen voorrang (terwijl er wel zebrapaden liggen voor voetgangers). Door hier de belangrijkste fietsverbinding (aan de noordoostzijde) verhoogd uit te voeren en voorrang te geven, wordt de snelheid van het verkeer afgeremd én wordt de fietsstructuur versterkt.

Ad 2. De fietsoversteeken nabij het kruispunt van Boven Rijkersloot met de noordzijde van de huidige busbaan zijn al verhoogd uitgevoerd. Deze situatie wordt gehandhaafd. Wel wordt het kruispuntvormgeving iets aangepast om de gelijkwaardigheid te benadrukken: de bocht van/naar de huidige busbaan wordt wat haakser aangesloten.

Ad 3. Bij de kruising van Boven Rijkersloot met de busbaan aan de zuidzijde kan een vergelijkbare kruising worden gemaakt door (vanaf het zuiden gezien) vóór het kruispunt een fietsoversteek in de voorrang te realiseren die in plaats komt van de huidige fietstunnel bij de rotonde met de Bergwijkdreef. In deze oplossing wordt het Polderland op hetzelfde kruispunt aangesloten: ook op deze tak is een fietsoversteek in de voorrang aanwezig. Deze oplossing gaat wel ten koste van vier bomen.

Ad 4. Bij het kruispunt Boven Rijkersloot met de aansluiting Bomenrijk/Berkenplein is geen fietsoversteek aanwezig. Hier kan echter een vergelijkbare oplossing gecreëerd worden door een goede voetgangersoversteek met voorrang te creëren, die (net als de fietsoversteeken elders) verhoogd is uitgevoerd. Deze komt vanaf de Venserbrug gezien vóór het kruispunt te liggen.

Voor drie van de vier hier genoemde kruispunten is ook nog een alternatieve oplossing getekend. Deze worden beschreven in paragraaf 2.2. In de daarop volgende paragrafen wordt ingegaan op enkele aanvullende maatregelen op andere punten.

2.2 Varianten voor de overgangen naar 30 km/h

Voor drie van de vier kruispunten die in paragraaf 2.1 zijn behandeld is ook een alternatieve oplossing getekend. Het gaat om de kruispunten die men het eerste tegenkomt als men Diemen-Zuid binnenrijdt.



Plateaus als alternatief

Bij de volgende kruispunten kan ook gekozen worden voor een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) omdat er geen fietsoversteek in de buurt is (of die kan worden vermeden):

- bij Boven Rijkersloot – aansluiting Bomenrijk/Berkenplein;
- bij Boven Rijkersloot – huidige busbaan zuidzijde.

Bij het laatstgenoemde punt kan de fietsoversteek over Boven Rijkersloot ten zuiden van het kruispunt vervallen door alle fietsverkeer door de tunnel te leiden. In deze variant blijft de fietstunnel dus bestaan en wordt het gebruik ervan zelfs geïntensiveerd. Fietsers met een bestemming in het zuidoostelijke deel van de wijk worden in deze variant – net als nu – via de woonstraten in de Kruidenbuurt geleid.



Rotonde als alternatief

Voor het kruispunt Boven Rijkersloot – Beukenhorst is een ander alternatief bedacht, namelijk een rotonde. Hier is voor deze optie gekozen om de volgende redenen:

- bij toepassing van een rotonde houden fietsers voorrang op autoverkeer;
- bij toepassing van een rotonde hebben bussen richting de Diemerbrug voorrang op verkeer dat vanuit de woonwijk (van rechts) komt, waardoor de busdoorstroming beter gegarandeerd kan worden (ook na een brugopening). Bussen in de andere richting hebben voorrang op verkeer vanaf het Berkenplein/Venserkade.

De rotonde heeft echter ook nadelen: een rotonde vergt veel ruimte (ook 8 à 9 bomen) en is eigenlijk geen maatregel die past in een 30 km/h-regime. Het genoemde voordeel van de bus geldt ook voor het autoverkeer, terwijl voor auto's juist geldt dat voldoende maatregelen genomen moeten worden om ervoor te zorgen dat de route door Diemen-Zuid niet al te aantrekkelijk wordt (zie uitgangspunten, paragraaf 1.2).

2.3 Aanvullende snelheidsremmende maatregelen

Snelheidsremmende maatregelen nabij de kruispunten zijn voor de verkeersveiligheid het meest essentieel. Maar deze zijn nog onvoldoende om op het hele traject de snelheid voldoende terug te brengen. Daarom zijn tussen de kruispunten nog enkele aanvullende snelheidsremmende maatregelen aangebracht.



Drempels

Op drie relatief lange wegvakken zonder kruispunt zijn nog aanvullende drempels voorgesteld. Ook daarvoor is gezocht naar locaties die logisch zijn omdat er naar verhouding veel mensen oversteken:

- op de busbaan ter hoogte van de Ouderkerkerlaan, aangezien dat ook een hoofdfietsroute is en hier ook een bushalte ligt.
- op de huidige busbaan in het verlengde van het Speenkruid, nabij de bushalte.
- Op Boven Rijkersloot tussen de beide inritten van het sportcentrum.



Minder bochtverbreding

Op drie punten zorgen bochten in het profiel al voor een zekere snelheidsremming:

- op twee punten in de buurt Bomenrijk op de Boven Rijkersloot nabij Boskriekoord;
- ongeveer halverwege de busbaan.

Deze bochten zijn echter vrij ruim gedimensioneerd voor een 30 km/h-verbinding. In het ontwerp zijn deze bochten krapper gemaakt, zodat de snelheid effectief geremd wordt. Consequentie is wel dat bussen en andere grote voertuigen soms op tegemoetkomend verkeer moet wachten om de bocht te kunnen nemen.

Bij of tussen de bochten in Boven Rijkersloot nabij Boskriekoord kunnen naar wens nog één of twee zebrapaden worden gerealiseerd (nu ook aanwezig), maar dat is niet noodzakelijk om de snelheid terug te brengen.

Hagen als visuele versmalling

Het versmallen van de weg is niet of nauwelijks mogelijk vanwege de busroute door Diemen-Zuid. Wel is het mogelijk om de weg smaller te laten lijken door deze 'in te bedden' in hagen. Langs een aantal wegvakken is daarom voorgesteld hagen te realiseren. Bij de plaatsing en het onderhoud van de hagen moet wel rekening gehouden worden met de zichtlijnen voor kruisend verkeer. Daarom worden hagen niet in de directe omgeving van een kruising geplaatst en moeten de hagen regelmatig gesnoeid worden (zie figuur 2.3).



Figuur 2.3: Voorbeeld van een weg ingebed in lage hagen

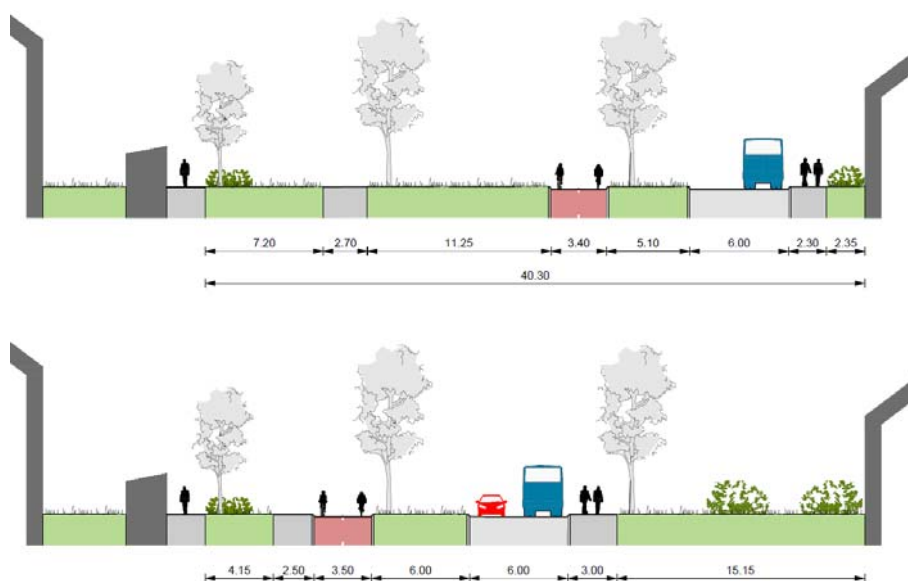
2.4 Specifieke punten in het ontwerp



Op drie punten zijn ontwerpsuggesties gedaan om problemen op te lossen die niet zo zeer te maken hebben met de maximumsnelheid:

1. Op de Venserbrug is aan de oostkant een tweezijdig fietspad en een trottoir aanwezig met een gezamenlijke breedte van 6 m. Aan de westzijde is alleen een smalle loopstrook van 2 m aanwezig, waar echter ook geregeld fietsers van gebruik maken. We stellen voor om het profiel zodanig aan te passen dat aan de ruimte voor fietsers en voetgangers aan de oostzijde versmald wordt tot 5 m en aan de westzijde juist verruimd wordt tot 3 m (toegankelijk voor voetgangers en fietsers in één richting). We stellen voor om de ruimte op de brug niet verder in te delen in ruimte voor fietsers en ruimte voor voetgangers: beide verkeersdeelnemers kunnen prima samen gebruikmaken van dezelfde ruimte, zeker bij de nu optredende aantallen. Voor fietsers die van noord naar zuid over de Venserbrug rijden wordt in deze suggestie een doorsteekje gemaakt naar Bomenrijk.

2. De huidige busbaan is nabij Speenkruid aan de andere kant van de bomenrij gelegd, om daarmee meer afstand te creëren tussen de busbaan en de kopgevels van twee woningen aan het Speenkruid (nr. 2 en 36). Het tracé komt daardoor ongeveer in het midden tussen de woningen te liggen en wordt daarmee evenwichtiger (zie figuur 2.4). Uiteraard schuift hierdoor ook het fietspad naar het noorden op. Het voorstel gaat wel ten koste van twee bomen.



Figuur 2.4: Het huidige en het voorgestelde dwarsprofiel ter hoogte van Speenkruid

3. Aan de zuidzijde van de wijk is de fietsstructuur aangepast. In de toekomst zal alleen de fietsroute direct langs de Bergwijkdreef als doorgaande fietsroute blijven bestaan. Daarom is het gewenst om deze route beter aan te sluiten op de hoofd fietsstructuur door Diemen Zuid. Daarvoor is zowel een variant geschetst waarbij gebruikgemaakt wordt van de huidige tunnel als een variant waarbij een gelijkvloerse oversteek over de Boven Rijkersloot is gemaakt. In beide varianten is in het ontwerp rekening gehouden met de hoogteverschillen die hier aanwezig zijn.

2.5 Effecten voor hulpdiensten en openbaar vervoer

In het 'Onderzoek verkeersstructuur Diemen-Zuid' uit 2017 is al aangegeven dat een verlaging van de maximumsnelheid (van 50 km/h naar 30 km/h) op de busbaan en de toeleidende wegen in Diemen-Zuid kan leiden tot een langere reistijd voor hulpdiensten en openbaar vervoer van maximaal ongeveer 50 seconden.

Het effect voor de hulpdiensten zal in de praktijk mogelijk iets kleiner zijn, omdat auto's ruimte geven aan de hulpdiensten, zodat zij sneller kunnen rijden.

Bij openbaar vervoer heeft een lagere snelheid niet alleen effect op de reistijd voor reizigers, maar ook voor de exploitatiekosten van het openbaar vervoer. Een minuut langere reistijd per bus, betekent op jaarbasis een aanzienlijk aantal extra uren waarop de inzet van bussen en chauffeurs nodig is, waardoor de exploitatiekosten van het openbaar vervoer toenemen.

Het ontwerp is in nauw overleg met de 'Verkeerscommissie Diemen' tot stand gekomen. In deze commissie zijn ook de hulpdiensten, het openbaarvervoerbedrijf en de Fietsersbond vertegenwoordigd. Deze hebben constructief meegedacht met de mogelijkheden om de busbaan te reconstrueren tot 30 km/h-verbinding voor alle verkeer, maar behouden wel hun bedenkingen bij dit voorstel. Er is benadrukt dat de exacte effecten voor hulpdiensten en exploitatie van het openbaar vervoer nog doorgerekend zullen worden en dat op basis daarvan een integrale afweging gemaakt moet worden.

3

Samenvattende conclusies

3.1 Conclusies

1. Herinrichting tot 30 km/h weg is mogelijk

Met verschillende typen maatregelen is het mogelijk om de snelheid van het verkeer in Diemen-Zuid effectief terug te dringen tot 30 km/h (inclusief de busbaan, die dan opengesteld wordt voor autoverkeer). Dit gebeurt door snelheidsremmende maatregelen, hoofdfietsroutes die de autoroutes in de voorrang kruisen, aanpassingen van bochten en visuele versmalling van de weg door middel van hagen. De kruispunten worden binnen 30 km/h-zones zijn gelijkwaardig (geen voorrangsregeling), met uitzondering van de oversteken van hoofdfietsroutes.

Hoewel fietsers in beginsel ook op de 30 km/h-wegen mogen fietsen, zal dit niet veel gebeuren, vanwege de vrijliggende fietsstructuur in Diemen-Zuid. Dit is in afwijking van de 'standaard' voor 30 km/h-gebieden. Verder wordt in 30 km/h-gebieden bij voorkeur klinkerverharding toegepast, maar in het ontwerp is uitgegaan van de huidige asfaltverharding in verband met de hogere geluidbelasting van klinkerverharding.

2. Herinrichting tot 30 km/h is nadelig voor openbaar vervoer en hulpdiensten

Uitgangspunt voor de ontwerpstudie is dat er voldoende maatregelen genomen moeten worden om de snelheid daadwerkelijk te verlagen tot 30 km/h. Want als de snelheid te hoog blijft, gaat er te veel verkeer over de route rijden en ontstaan problemen op het gebied van geluidhinder en verkeersveiligheid (zie ook het 'Onderzoek verkeersstructuur Diemen-Zuid' uit 2017 '). Om deze snelheidsreductie te bereiken, is het niet te voorkomen dat de snelheid van bussen en hulpdiensten ook lager wordt. Er moet nog worden onderzocht wat dit betekent voor de aanrijtijden van hulpdiensten en voor de exploitatie(kosten) van het openbaar vervoer.

3. Ook andere wensen kunnen meegenomen worden bij herinrichting

Bij herinrichting kunnen ook andere zaken meegenomen worden die niet direct te maken hebben met de maximumsnelheid. Zo zijn in het ontwerp suggesties gedaan voor een extra fietsstrook op de Venserbrug, een grotere afstand tussen de busbaan en de woningen bij Speenkruid, en een betere aansluiting op de fietsstructuur richting Holland Park.

4. *Keuze tussen varianten: uniformiteit versus maatwerk*

Voor een aantal kruispunten zijn twee verschillende ontwerpen (varianten) gemaakt. In de eerste variant is gekozen voor zoveel mogelijk uniformiteit, zodat weggebruikers op de diverse kruispunten steeds dezelfde, herkenbare oplossingen tegen komen (zie paragraaf 4.1): op het kruispunt zelf wordt de gelijkwaardigheid benadrukt door cirkelmarkeringen, maar de snelheid wordt vlak voor het kruispunt geremd door een verhoogde oversteek voor langzaam verkeer (in de voorrang).

Inhoudelijk zijn er echter redenen om wel andere oplossingen te kiezen op verschillende kruispunten.

- Op twee kruispunten kan een plateau op een kruispunt worden gemaakt. Daarmee wordt het verkeer óp het kruispunt geremd in plaats van er vlak voor (door een verhoogde oversteek voor langzaam verkeer).
 - Aan de zuidzijde van het plangebied kunnen de fietsers dan ongelijkvloers afgewikkeld worden (door de huidige tunnel)
 - Bij de aansluiting Boven Rijkersloot – aansluiting Bomenrijk/Berkenplein is een plateau een logischere oplossing omdat hier geen sprake is van een kruisende hoofdfietsroute.
- Voor het kruispunt Boven Rijkersloot – Beukenhorst kan ook gekozen worden voor een rotonde. Hierdoor kunnen fietsers op alle richtingen voorrang houden op autoverkeer en houden richting de Diemerbrug voorrang op verkeer dat vanuit de woonwijk (van rechts) komt.

Deze oplossingen zijn in de tweede variant getekend (zie ook paragraaf 4.2).

De keuze tussen de varianten is dus een keuze tussen ‘uniformiteit’ en ‘maatwerk’. In de ‘Verkeerscommissie Diemen’ is een duidelijke voorkeur voor ‘maatwerk’, omdat daarmee beter ingespeeld kan worden op specifieke problemen en wensen in Diemen-Zuid.

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl