

Onderwerp: Verkeersontsluiting Plantage de Sniep Noord

Datum: 8 mei 2018
Portefeuillehouder: Lex Scholten
Afdeling: Ruimtelijke Ontwikkeling
Steller: Peter van de Mortel

Gevraagde beslissing

De verkeersontsluiting van Plantage de Sniep Noord te handhaven conform de vigerende verkeersbesluiten. Op alle wegen in dit 30 km-gebied tussen de Muiderstraatweg en Kriekenoord is daarmee gemotoriseerd verkeer in twee richtingen toegestaan met uitzondering van het zuidelijk deel van Tolhek dat fietspad wordt.

Relevante achtergrondinformatie

Voorgeschiedenis

In 2009 en 2012 zijn verkeersbesluiten genomen waarin de wegen in Plantage de Sniep Noord en Zuid zijn aangewezen als 30 km-wegen en waarin de voorrang wordt geregeld op de aansluitingen met de Muiderstraatweg. In 2017 zijn deze verkeersbesluiten aangevuld met een nieuw verkeersbesluit op basis van het nieuwe verkeersontwerp voor de Oost-West as. In deze verkeersbesluiten zijn alle wegen tussen Kriekenoord en de Muiderstraatweg opengesteld voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen m.u.v. het zuidelijk deel van Tolhek dat fietspad wordt.

In 2016 is een voorlopig verkeertechnisch ontwerp voor de Oost-West as ter instemming is voorgelegd aan de gemeenteraad. Een belangrijke wijziging in dit ontwerp en besluit was dat het zuidelijk deel van Tolhek niet langer als buurtweg wordt opengesteld voor gemotoriseerd verkeer. Dit wegvak wordt aangewezen als fietspad in de route naar de nieuwe basisschool De Kersenboom. De aansluiting Pontveer/Muiderstraatweg (inclusief de keerlus voor de tram) wordt geregeld met een verkeerslichteninstallatie. De oversteek voor fietsers en voetgangers op de Muiderstraatweg bij Tolhek krijgt ook verkeerslichten.

Bij de behandeling van dit voorstel is door de gemeenteraad op 21 april 2016 een motie aangenomen, zie bijlage. De motie houdt kort samengevat in dat de gemeenteraad vraagt twee wegen, Wissel en Trekschuit, voorlopig niet vanaf de zuidzijde (Muiderstraatweg) open te stellen voor autoverkeer. Indien dit vanuit verkeerskundig oogpunt wel noodzakelijk mocht zijn, vanwege spreiding van het verkeer, dan moet dit eenvoudig mogelijk te maken zijn en moet daartoe een voorstel worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Concrete aanleiding

De woningbouw op Plantage de Sniep en de herinrichting van de Oost-West as zijn in een vergevorderd stadium en de inrichting van de openbare ruimte in de wijk is inmiddels ook grotendeels bekend. Ten behoeve van de aanleg van de openbare ruimte, direct aansluitend op de oplevering van de woningen, is het noodzakelijk dat er duidelijkheid komt over de gewenste verkeersontsluiting.

Toelichting

Inhoud van de voordracht

► Verkeerseffecten

Om een goed beeld te krijgen van de verkeerseffecten van het al dan niet afsluiten (in 1 of 2 richtingen) van wegen is een berekening uitgevoerd met het verkeersmodel voor Diemen.

Onderstaande tabel bevat een samenvatting van de resultaten. Het prognosejaar is 2030 zodat de bekende ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. Holland Park) zijn meegenomen in de berekening.

Variant	Pontveer	Wissel	Trekschuit	Tolhek	Sportlaan
2	2 richtingen	2 richtingen	2 richtingen	Fiets	2 richtingen
	1760 -2570	1640 - 1970	450 - 580		1070 - 1150
1	2 richtingen	2 richtingen	1 richting, van zuid naar noord	Fiets	2 richtingen
	1760-2570	1780-2050	260		1110
3	2 richtingen	2 richtingen	knip bij groenstrook	Fiets	2 richtingen
	1760-2570	1910-2230			1250-1310
4	2 richtingen	1 richting, van noord naar zuid	1 richting, van zuid naar noord	Fiets	2 richtingen
	2120-2940	1060-1110	890-1030		1110-1200
5	2 richtingen	1 richting, van zuid naar noord	1 richting, van noord naar zuid	Fiets	2 richtingen
	2270-3090	1120-1170	580-720		1210-1300

Tabel: aantal motorvoertuigen per etmaal op een wegvak in 2030

De nummering van de varianten is gebaseerd op de nummering in het onderzoek met het verkeersmodel. Variant 2 is in deze tabel bovenaan gezet omdat deze variant direct aansluit op de genomen verkeersbesluiten. Het gaat om een indicatie van de verkeerseffecten. Een verkeersmodel kent een bepaalde mate van onzekerheid, zeker op dit detailniveau.

In de bijlagen zitten tekeningen met de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling per variant.



Conclusies met betrekking tot de verdeling van het gemotoriseerd verkeer:

- Wissel en Trekschuit laten de grootste verschillen zien tussen de varianten;
- Trekschuit trekt weinig gemotoriseerd verkeer, 1 richtingsverkeer of afsluiten heeft weinig effect op andere wegen, Wissel wordt dan wel iets drukker;
- 1 richtingsverkeer op Wissel en Trekschuit (in omgekeerde richting) verdeelt het gemotoriseerd verkeer over beide wegen;
- Pontveer wordt drukker als Wissel 1 richtingsverkeer wordt in combinatie met 1 richtingsverkeer op Trekschuit (in omgekeerde richting);
- de Sportlaan ondervindt weinig effect van alle varianten

Een variant met twee keer een knip, in Wissel en Trekschuit, is niet doorgerekend. Vooral Pontveer zal dan naar verwachting veel drukker worden;

Uit de berekeningen blijkt ook dat de verdeling van het gemotoriseerd verkeer op de Muiderstraatweg en Kriekenoord nauwelijks verschilt tussen varianten. Alleen het deel van Kriekenoord tussen Wissel en Trekschuit krijgt meer gemotoriseerd verkeer bij 1 richtingsverkeer op Wissel en Trekschuit. De aantallen zijn echter nog steeds laag (minder dan 1000 motorvoertuigen per etmaal).

► Geluid

Een andere verdeling van het gemotoriseerd verkeer heeft gevolgen hebben voor de geluidbelasting op woningen. Dit is vooral van belang voor woningen waar de geluidbelasting toeneemt als gevolg van meer autoverkeer.

Door het bureau RHDHV is een berekening gemaakt om te laten zien wat de geluideffecten zijn van de varianten. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen:

- de blokken M en T bij de keerlus van de tram en Pontveer die in voorbereiding zijn;
- de overige woningen in Plantage de Sniep die al gereed of in aanbouw zijn.

Het bureau vergelijkt de resultaten met de geluidberekening die eerder is uitgevoerd ten behoeve van deze woningen. Ook worden de varianten onderling vergeleken. Hierna volgen de belangrijkste resultaten van deze berekening.

Blokken M+T (210 woningen)

Ten opzichte van de eerdere geluidberekening geven de varianten 1, 2 en 3 een geluidtoename van afgerond maximaal 1 dB op de woningen in deze twee blokken. De varianten 4 en 5 geven een geluidtoename van afgerond maximaal 2 dB. Variant 5 scoort slechter dan variant 4 omdat meer woningen de geluidtoename van maximaal 2 dB krijgen (100 i.p.v. 50 woningen +2 dB)

In de onderlinge vergelijking is er weinig tot geen verschil tussen de varianten 1, 2 en 3. De varianten 4 en 5 leveren een extra geluidbelasting op van afgerond 1 dB t.o.v. de varianten 1, 2 en 3. Ook hier scoort variant 5 het slechtst (159 i.p.v. 125 woningen +1 dB).

De hogere geluidbelasting voor blok T, gelegen in de tramlus, heeft geen gevolgen voor de noodzakelijke geluidwering omdat het piekgeluid van de tram hier dominant is. De geluidwering van de gevel is hierop afgestemd.

De hogere geluidbelasting voor blok M, gelegen ten noorden van de keerlus, kan voor een aantal woningen wellicht wel tot gevolg hebben dat hogere eisen moeten worden gesteld aan de geluidwering van de gevel. Het betreft het deel van de woningen in dit blok waarvoor het tramgeluid niet dominant is.

Gelet op de geluideffecten op deze blokken scoren de varianten 4 en 5 duidelijk slechter dan de varianten 1, 2 en 3. Pontveer grenst aan de blokken M+T en deze weg wordt vooral drukker in varianten 4 en 5.

Overige woningen Plantage de Sniep

Voor de overige woningen is een vergelijkbare berekening gemaakt.

De verschillen tussen de varianten en de eerdere geluidberekening en tussen de varianten onderling zijn echter groter. Dit komt vooral omdat de verkeersintensiteiten ook veel meer verschillen tussen de varianten.

Ook voor een deel van deze woningen geldt dat de varianten 4 en 5 de grootste geluidtoenames opleveren. Het gaat om afgerond maximaal +6 dB in variant 4 en afgerond maximaal + 4 dB in variant 5 in vergelijking tot eerdere geluidberekening. In de varianten 1 en 3 gaat het om geluidtoenames van afgerond maximaal 1 en 2 dB. In variant 2 is bij een aantal woningen de toename afgerond maximaal 3 dB.

Langs de straten waar het verkeer afneemt is sprake van een verlaging van de eerder berekende geluidbelasting.

In de onderlinge vergelijking scoren de varianten 4 en 5 ook bij deze woningen duidelijk slechter dan de varianten 1, 2 en 3.

► Verkeersveiligheid

Het al dan niet afsluiten van wegvakken in 1 of 2 richtingen kan gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid omdat automobilisten worden geconfronteerd met een wegafsluiting of een omrijroute. Ook kan het gevolgen hebben voor de weginrichting omdat automobilisten moeten kunnen keren bij een afsluiting.

In de variant 2 waarin alle wegen open zijn in twee richtingen is dit niet aan de orde.

Indien een weg wordt afgesloten (Trekschuit in variant 3) dan dienen de eerste parkeerplaatsen aan de zuidkant nog wel bereikbaar te zijn. Deze parkeerplaatsen zijn namelijk nodig voor de woningen langs de Muiderstraatweg. Dit betekent dat de fysieke afsluiting pas mogelijk is voorbij deze parkeerplaatsen ter hoogte van de groenstrook. Daar zal dan ook een keermogelijkheid moeten worden aangelegd in de groenstrook. Het is ongewenst dat automobilisten achteruitrijdend deze doodlopende straat verlaten gelet op het auto- en fietsverkeer op de ventweg langs de Muiderstraatweg. Aan de noordzijde van de afsluiting is deze weg dan wel 2 richtingsverkeer (van en naar Kriekenoord) zodat de woningen aan die kant goed bereikbaar zijn (net zoals nu).

Eénrichtingsverkeer vanaf de zuidzijde naar het noorden behoeft geen keermogelijkheid. Gemotoriseerd verkeer kan de straat in rijden, parkeren en vervolgens de route vervolgen in noordelijke richting. Dit leidt ook tot minder menging van fiets- en autoverkeer op de ventweg.

Argumenten en keuzemogelijkheden

Op grond van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten op de meeste wegvakken beperkt van omvang zijn. Het gebied tussen Pontveer en de Sportlaan is daardoor behoorlijk autoluw te noemen met een spreiding van het gemotoriseerd verkeer over alle wegvakken. Op basis hiervan kan het huidige verkeersbesluit worden gehandhaafd en kan ook de inrichting van de openbare ruimte conform het huidige inrichtingsplan worden uitgevoerd.

Indien de wens van de gemeenteraad is om het middengebied toch nog meer autoluw te maken, dan ligt het meest voor de hand om te kiezen voor 1 richtingsverkeer op de Trekschuit (van zuid naar noord). Dit heeft de minste verkeers- en geluideffecten op de andere wegen en vraagt weinig aanpassingen van de inrichting.

Gevolgen en risico's

Financieel

Aanpassing van de weginrichting, bebording en eventueel ook geluidmaatregelen komen ten laste van het project Plantage de Sniep. In de grondexploitatie is geen rekening gehouden met de aanleg van een keervoorziening voor autoverkeer.

Juridisch

Als verkeersbesluiten moeten worden gewijzigd is een procedure noodzakelijk met de mogelijkheid van bezwaar en beroep.

Omdat het 30 km-gebied betreft zijn de reconstructiebepalingen uit de Wet geluidhinder niet van toepassing. Ook hoeven geen hogere waarden besluiten te worden herzien.

Andere risico's?

N.v.t.

Wat merkt de burger van de te nemen beslissing?

Niets bij handhaving van het verkeersbesluit, een andere verkeersafwikkeling en meer of minder geluidbelasting bij de keuze voor een andere variant.

Adviesraden

De Verkeerscommissie heeft op 5 april dit onderwerp besproken. De verkeerscommissie heeft de gevolgen voor wat betreft verkeersintensiteiten en mogelijke knelpunten bekeken. In al die varianten ontstaat er volgens de commissie een zodanige verschuiving van intensiteiten dat er wel ergens een knelpunt ontstaat door te hoge intensiteit. Ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp, waarbij sprake is van een evenredige verdeling van het gemotoriseerd verkeer, laat geen van de nieuwe varianten volgens de commissie enige meerwaarde zien.

De verkeerscommissie adviseert daarom het ontwerp van de straten van Plantage de Sniep-Noord en de daarbij behorende aansluitingen en rijrichtingen op de Muiderstraatweg in stand te houden zoals eerder besproken is en als zodanig vastgelegd in de vigerende verkeersbesluiten.

Opmerkingen over de uitvoering

Communicatie

Indien besloten wordt tot een wijziging dan zal het nieuwe verkeersbesluit t.z.t. op de gebruikelijke wijze bekend worden gemaakt.

Indien besloten wordt de huidige verkeersbesluiten te handhaven dan vindt geen aparte communicatie hierover plaats.

Projectmatig

Uitvoering van besluit is onderdeel van het project Oost-West as en de oplevering van Plantage de Sniep.

Bijlagen

Motie gemeenteraad d.d. 21 april 2016
Tekeningen met varianten en intensiteiten.

Burgemeester en wethouders van Diemen,
de secretaris,
J.D. de Kort

de burgemeester,
E. Boog

Onderwerp: Verkeersontsluiting Plantage de Sniep Noord
18-33

De gemeenteraad van Diemen in vergadering bijeen,

Gelet op

De voordracht van het college van burgemeester en wethouders van 8 mei 2018,

Besluit

De verkeersontsluiting van Plantage de Sniep Noord te handhaven conform de vigerende verkeersbesluiten. Hierbij is op alle wegen in dit 30 km-gebied tussen de Muiderstraatweg en Kriekenoord gemotoriseerd verkeer in twee richtingen toegestaan met uitzondering van het zuidelijk deel van Tolhek dat fietspad wordt.

Aldus besloten tijdens de gemeenteraadsvergadering van 21 juni 2018,

De voorzitter,

De griffier,