

Onderzoek verkeersstructuur Diemen Zuid

stap 3: Overzicht resultaten milieuonderzoeken

Datum: 12-2-2019

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. Deze stappen worden hierna kort toegelicht. Daarna wordt een toelichting gegeven op de resultaten van de laatste stap die is gezet, het uitvoeren van milieuonderzoek (geluidbelasting en luchtkwaliteit).

2. Uitgevoerde stappen uit plan van aanpak

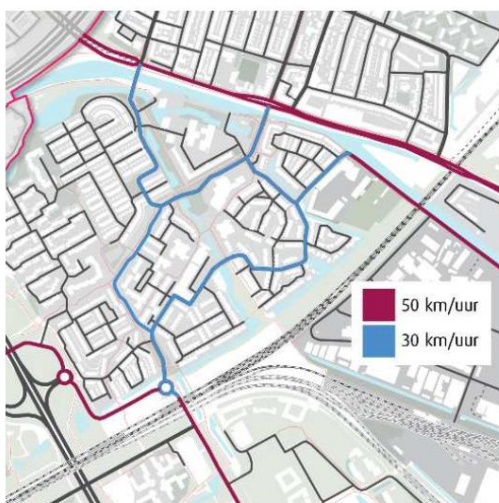
Stap 1 verkeersprognoses

Als eerste stap zijn in 2017 verkeersprognoses uitgevoerd met het verkeersmodel van Diemen voor diverse verkeersvarianten. Ook is een eerste globale toets uitgevoerd op de geluideffecten. De varianten verschillen in:

- wel of geen openstelling van de busbaan;
- het snelheidsregiem in Diemen Zuid (30 en/of 50 km per uur);
- de aanleg van nieuwe wegverbindingen in de wijk.

De varianten en de resultaten staan beschreven in de rapportage Onderzoek verkeersstructuur Diemen-Zuid van Goudappel Coffeng d.d. 26 juni 2017.

Op grond van dit onderzoek heeft het college besloten de verkeersvariant met een opengestelde busbaan en 30 km/uur op alle hoofdwegen in Diemen Zuid verder uit te laten werken in een verkeersontwerp (zie figuur 1). Deze keuze is gemaakt omdat alleen deze variant een evenwichtige verdeling van verkeersintensiteiten oplevert, die naar verwachting ook goed zijn in te passen door middel van verkeersmaatregelen. Daarbij levert deze variant een goede bijdrage aan de gewenste verbetering van de verbindingen tussen de verschillende delen aan de zuidkant van Diemen.



Figuur 1: variant busbaan open en 30 km/uur

Stap 2 verkeersontwerp

Als volgende stap is een verkeersontwerp opgesteld, zie figuur 2. Het 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 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



Figuur 2: verkeersontwerp busbaan open met 30 km/uur en rotonde

Dit verkeersontwerp staat beschreven in de rapportage Verkeersontwerp Diemen-Zuid van Goudappel Coffeng d.d.12-2-2018. In een aparte notitie wordt hier nader op ingegaan.

3. Resultaten milieuonderzoeken

Op 10 juli 2018 heeft het college besloten de volgende stap (3) te zetten en het benodigde milieuonderzoek te laten uitvoeren. Basis voor dit milieuonderzoek vormen de verkeersprognoses en het verkeersontwerp. Uitgangspunten bij dit milieuonderzoek zijn het behoud van de fietstunnel bij Polderland en het opnemen van een rotonde bij Beukenhorst (zie figuur 2). Het milieuonderzoek richt zich op de gevolgen voor de luchtkwaliteit en voor de geluidbelasting in Diemen Zuid.

Resultaten onderzoek luchtkwaliteit

Door het bureau Tauw is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit als het verkeersontwerp wordt uitgevoerd in Diemen Zuid. De resultaten zijn opgenomen in de rapportage Luchtkwaliteitsonderzoek aanpassing verkeersstructuur Diemen-zuid van het bureau Tauw d.d. 2-11-2018.

Tauw heeft op basis van de voorgeschreven rekenmethoden berekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie (rekenjaar 2015) en voor de toekomstige situatie (rekenjaar 2030) waarin de verkeerssituatie in Diemen Zuid wel of niet is gewijzigd. In 2030 zijn twee grootschalige herontwikkelingen in Diemen (Plantage de de Sniep en Holland Pak) afgerond en zijn deze meegenomen in de verkeersberekeningen. De verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op de verkeersprognoses met het verkeersmodel zoals beschreven bij stap 1. De uitkomsten zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en voor fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5})

De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- de totale concentraties voor stikstofdioxide en voor fijnstof nemen af tussen 2015 en 2030 door landelijke ontwikkelingen;
- de bijdragen van de wegen in Diemen Zuid aan deze concentraties zijn in 2015 en 2030 zeer beperkt;
- de huidige verkeerstructuur en de gewijzigde verkeersstructuur laten weinig verschillen zien als het gaat om luchtkwaliteit. Er zijn kleine toenames langs de busbaan en kleine afnames langs de Boven Rijkersloot in Schelpenhoek;
- de concentratieniveaus liggen in 2015 en 2030 ruim beneden de grenswaarden.

Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zeer beperkt zijn en dat zij geen belemmering vormen voor de aanpassing van de verkeersstructuur in Diemen Zuid op basis van het verkeersontwerp.

Resultaten onderzoek geluidbelasting

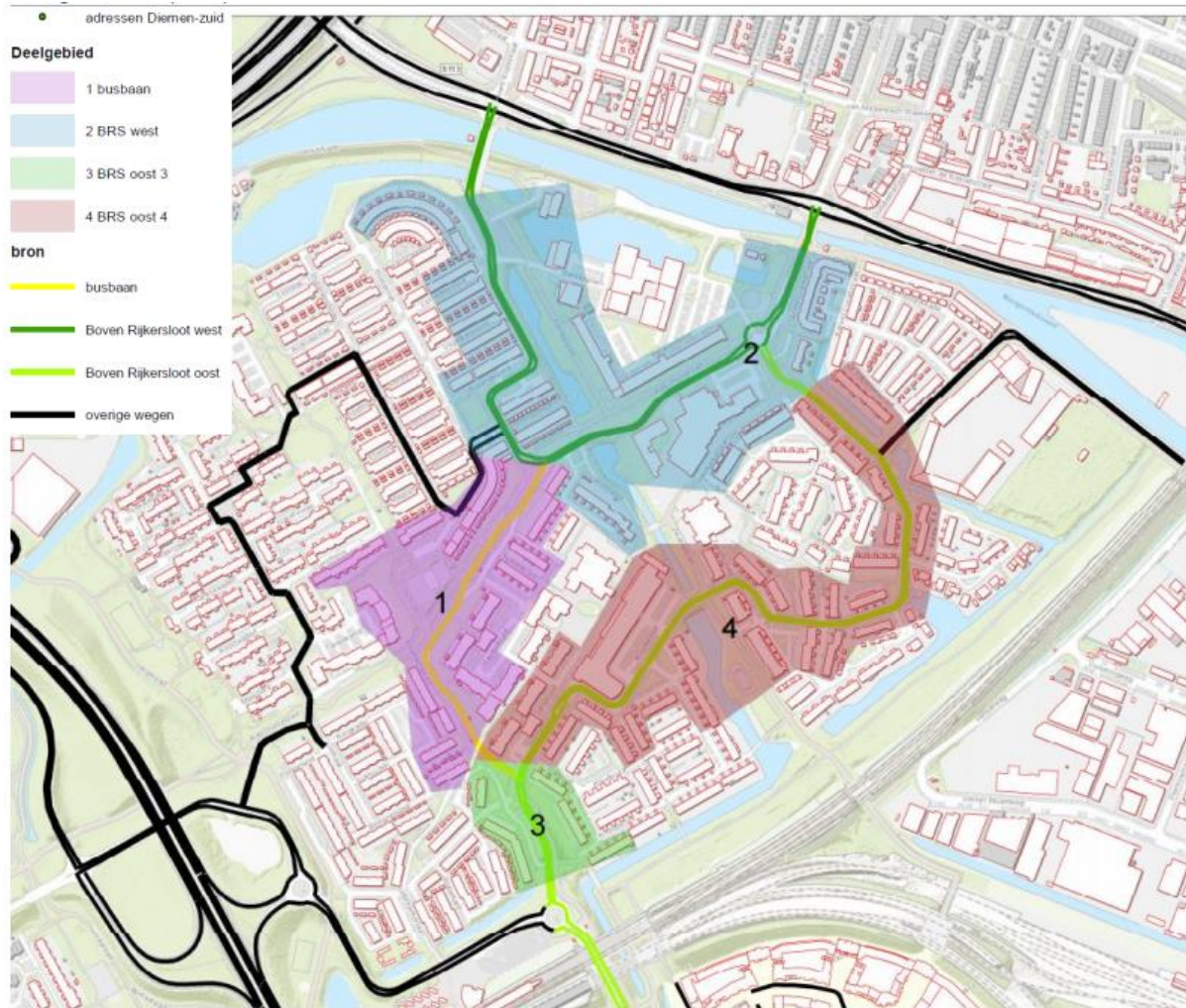
Het geluidonderzoek is uitgevoerd door het bureau RoyalHaskoning DHV op basis van het verkeersmodel en het geluidmodel voor Diemen. Het geluidonderzoek richt zich op de geluidbelasting op de woningen en andere geluidgevoelige functies zoals scholen in Diemen Zuid. De resultaten zijn opgenomen in de notitie Akoestisch onderzoek Diemen-Zuid d.d. 30-1-2019.

In de notitie wordt een overzicht gegeven van de gevolgen voor de geluidbelastingen als de verkeerssituatie in Diemen Zuid wijzigt. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt tussen de situatie in 2015 en in 2030 met de huidige verkeersstructuur en de situatie met een gewijzigde verkeersstructuur in 2030. Voor de geluidberekeningen zijn de verkeerscijfers uit stap 1 en het verkeersontwerp uit stap 2 gebruikt.

Om de hoeveelheid resultaten behapbaar te houden is het onderzoeksgebied opgedeeld in vier deelgebieden zodat duidelijk in beeld komt wat de gevolgen per deelgebied zijn.

Deze deelgebieden zijn:

- de woningen langs de busbaan (deelgebied 1)
- de woningen langs de Boven Rijkersloot tussen de busbaan de Diemerbrug en de Venserbrug (deelgebied 2)
- de woningen langs de Boven Rijkersloot tussen de busbaan en de Diemerdreef (deelgebied 3)
- de woningen langs de Boven Rijkersloot tussen Beukenhorst en Kruidenhof via Schelpenhoek (deelgebied 4)



Daarnaast is voor de woningen die direct grenzen aan de hoofdwegen in Diemen Zuid per afzonderlijke woning in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de geluidbelasting.

De resultaten zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Dit is juridisch gezien niet strikt noodzakelijk bij een 30 km-gebied. Het geeft echter wel een goed beeld hoe de veranderingen van de geluidbelasting zich verhouden tot deze eisen.

Voor woningen is de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Wijzigingen onder de 48 dB tellen daarom niet mee in de beschrijving van de onderzoeksresultaten.

Belangrijke conclusie uit het onderzoek is dat de eisen uit de Wet geluidhinder niet worden overschreden als de verkeersmaatregelen (o.a. openstelling busbaan, aanleg rotonde, 30 i.p.v. 50 km/uur) worden doorgevoerd.

De maximale grenswaarden voor woningen is 63 dB of 68 dB, dit is afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting die de woningen nu hebben. Deze maximale grenswaarden worden niet overschreden bij de wijziging van de verkeerstructuur.

De toename van de geluidbelasting is nergens groter dan 5 dB bij wijziging van de verkeerstructuur. Dit is de maximale toename die is toegestaan bij verkeersmaatregelen als de Wet geluidhinder van toepassing is. Bij een toename van 2 dB of meer moeten geluidmaatregelen worden onderzocht als de Wet geluidhinder van toepassing is. Toenames van 1 dB worden niet beschreven omdat dit verschil nauwelijks waarneembaar is en omdat de Wet geluidhinder daaraan geen consequenties verbindt.

Per deelgebied zijn er wel duidelijke verschillen te zien. In deze samenvatting van het rapport wordt vooral ingegaan op de verschillen tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie met een opengestelde busbaan.

Deelgebied 1, de woningen langs de busbaan (311 woningen)

In dit deelgebied gaat voor 28 woningen de geluidbelasting omhoog met 2 tot 4 dB vanwege de openstelling van de busbaan.

De geluidbelasting is nu laag langs de busbaan, maar 9 woningen hebben een geluidbelasting boven de 48 dB. Dit aantal neemt toe met 53 tot 62 woningen bij openstelling van de busbaan. De maximale geluidbelasting vanwege de opengestelde busbaan wordt 52 dB. De twee hoekwoningen bij de bushalte bij Speenkruid gaan er iets op vooruit door het opschuiven van de busbaan.

Als naar de cumulatieve geluidbelasting wordt gekeken (de optelsom van alle wegen) dan neemt voor 71 woningen (23%) deze geluidbelasting toe met 2 tot 3 dB. De maximale cumulatieve geluidbelasting wordt 61 dB. Aan de noordwest kant neemt bij een paar woningen de geluidbelasting ook toe omdat de Boven Rijkersloot daar drukker wordt.

Deelgebied 2, de woningen langs de Boven Rijkersloot (west) tussen de busbaan en de Venserbrug/Diemerbrug (623 woningen)

In dit deelgebied neemt de geluidbelasting vooral toe door een toename van het verkeer op de Boven Rijkersloot.

Voor 112 woningen (18%) neemt de geluidbelasting toe met 2 tot 4 dB. Dit zijn gestapelde woningen langs de Boven Rijkersloot in de flat Beukhorst en aan Boomhazelaaroord in Bomenrijk. De maximale geluidbelasting is en blijft 57 dB, dit is ter hoogte van de laagbouw langs Beukenhorst bij de Diemerbrug.

Het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 48 dB vanwege de Boven Rijkersloot neemt met 39 toe (171 i.p.v. 132 woningen)

De geluidbelastingen langs de Boven Rijkersloot naar de Venserbrug zijn lager dan de geluidbelastingen langs de Boven Rijkersloot naar de Diemerbrug.

Als naar de cumulatieve geluidbelasting wordt gekeken (de optelsom van alle wegen) dan neemt voor 47 woningen (8%) deze geluidbelasting toe met 2 dB in dit deelgebied. De meeste woningen (circa 90%) in dit deelgebied hebben en houden een cumulatieve geluidbelasting tussen de 54 en 63 dB.

Deelgebied 3, de woningen langs de Boven Rijkersloot (oost) tussen de busbaan en de Diemerdreef (50 woningen)

In dit deelgebied staat het kleinste aantal woningen direct langs de Boven Rijkersloot.

De veranderingen in dit deelgebied zijn beperkt van omvang.

Bij 3 woningen (aan Knoopkruid) neemt de geluidbelasting toe met 2 dB. Voor een belangrijk deel komt dit door de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling zoals de realisering van Holland Park.

Het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 48 dB neemt met 5 toe (47 i.p.v. 42 woningen). De meeste woningen hebben en houden een geluidbelasting tussen de 49 en 56 dB.

De cumulatieve geluidbelasting wijzigt nauwelijks in dit deelgebied bij openstelling van de busbaan.

Deelgebied 4, de woningen langs de Boven Rijkersloot (oost) tussen Beukenhorst en de busbaan via Schelpenhoek en Kruidenhof (435 woningen)

In dit deelgebied is vooral sprake van een afname van de geluidbelasting als de busbaan opengaat voor autoverkeer. Bij 300 woningen (68%) neemt de geluidbelasting vanwege de Boven Rijkersloot af met 2 tot 4 dB.

Het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 48 dB neemt af met 115 (187 i.p.v. 302 woningen). Het aantal woningen in de categorie 54-58 dB neemt flink af, van 130 woningen in 2015 naar 27 woningen in 2030.

Een klein aantal woningen (6) nabij de busbaan ondervindt een toename van 2 tot 3 dB.

Bij de cumulatieve geluidbelasting neemt voor 374 woningen (86%) deze geluidbelasting af met 1 tot 4 dB. Binnen deze groep hebben 287 woningen een afname van 1 tot 2 dB en 87 woningen een afname van 3 tot 4 dB. In de categorie 59-63 dB neemt het aantal woningen af met 105, van 153 naar 48 woningen. Ook hier ondervinden een paar woningen (5) nabij de busbaan een kleine toename van 1 tot 2 dB.

In het rapport wordt ook een overzicht gegeven van de gevolgen voor alle woningen in Diemen-Zuid (2730). Dit beeld wijkt niet veel af van de beschrijving van de belangrijkste deelgebieden hiervoor met geluidtoenames langs de busbaan en de Boven Rijkersloot aan de westkant en geluidafnames langs de Boven Rijkersloot in Schelpenhoek en Kruidenhof.

Daarnaast zijn voor 2 scholen (De Ark en het Atelier) en het Gezondheidscentrum Diemen Zuid geluidberekeningen uitgevoerd. De wijzigingen in de geluidbelasting zijn zeer beperkt en de meeste geluidwaarden zijn kleiner of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bij het Gezondheidscentrum Diemen Zuid liggen de geluidbelastingen wat hoger (maximaal 49 en 50 dB), maar ook die blijven ruim voldoen aan de maximale grenswaarde.