Beoordelingsmatrix Verschillende varianten verkeersontwerp verkeersstructuur Diemen Zuid

Project: Aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid
Fase: Verkeersontwerp
Versie: 1.0
Status: definitief

Gemeente Diemen

Beoordeling

1 = zeer positief
5 = zeer negatief

	Locatie D		Locatie E				Locatie J				Locatie N				Locatie K			Locatie M		
	Variant D	Variant D1	Variant E	Variant E1	Variant E2	Variant E3	Variant J	Variant J1	Variant J2	Variant J3	Variant N	Variant N1	Variant N2	Variant N3	Variant K	Variant K1	Variant K2	Variant M	Variant M1	Variant M2
	Goudappel-Coffeng	Kruising op plateau	Goudappel-Coffeng	Symmetrische kruising op plateau	T-kruising op plateau i.c.m. uitritconstructie	Asymmetrische kruising op plateau	Goudappel-Coffeng	Rotonde	T-kruisingen op doorlopend plateau	T-kruisingen op onderbroken plateau	Goudappel-Coffeng	Rotonde met oostelijk fietspad	Goudappel-Coffeng met oostelijk fietspad	Kruispunt met oostelijk fietspad	Goudappel-Coffeng	Haltes na kruising en overrijdbare middengeleider	Paralelle haltes en overrijdbare middengeleider	Goudappel-Coffeng	Haltes na kruising en overrijdbare middengeleider	Overrijdbare middengeleider
Ruimtelijke effecten	3	5	3	5	3	3	3	5	3	3	3	5	3	4	3	2	3	3	2	3
Autoverkeer	3	5	3	3	2	4	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3
Langzaam verkeer	3	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	1	2	4	3	1	5	3	1	5
Openbaar vervoer	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3
Hinder voor omgeving	3	4	3	4	3	3	3	5	3	4	3	5	3	4	3	3	3	3	3	3
Nood en hulpdiensten	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	2	4	3	2	4
Totaal	18	22	18	20	16	18	18	23	17	20	18	21	17	20	18	13	21	18	13	21

Gewogen beoordeling

		Locatie D		Locatie E				Locatie J				Locatie N				Locatie K			Locatie M		
		Variant D	Variant D1	Variant E	Variant E1	Variant E2	Variant E3	Variant J	Variant J1	Variant J2	Variant J3	Variant N	Variant N1	Variant N2	Variant N3	Variant K	Variant K1	Variant K2	Variant M	Variant M1	Variant M2
Categorie	Weging	Goudappel-Coffeng	Kruising op plateau	Goudappel-Coffeng	Symmetrische kruising op plateau	T-kruising op plateau i.c.m. uitritconstructie	Asymmetrische kruising op plateau	Goudappel-Coffeng	Rotonde	T-kruisingen op doorlopend plateau	T-kruisingen op onderbroken plateau	Goudappel-Coffeng	Rotonde met oostelijk fietspad	Goudappel-Coffeng met oostelijk fietspad	Kruispunt met oostelijk fietspad	Goudappel-Coffeng	Haltes na kruising en overrijdbare middengeleider	Paralelle haltes en overrijdbare middengeleider	Goudappel-Coffeng	Haltes na kruising en overrijdbare middengeleider	Overrijdbare middengeleider
Ruimtelijke effecten	1	3	5	3	5	3	3	3	5	3	3	3	5	3	4	3	2	3	3	2	3
Autoverkeer	1	3	5	3	3	2	4	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3
Langzaam verkeer	2	6	4	6	4	4	4	6	6	6	6	6	2	4	4	6	2	10	6	2	10
Openbaar vervoer	2	6	6	6	6	6	6	6	8	6	8	6	8	6	8	6	6	6	6	6	6
Hinder voor omgeving	4	12	16	12	16	12	12	12	20	12	16	12	20	12	16	12	12	12	12	12	12
Nood en hulpdiensten	2	6	6	6	6	6	6	6	8	6	8	6	8	6	8	6	4	8	6	4	8
Totaal		36	42	36	40	33	35	36	49	35	43	36	45	34	42	36	28	42	36	28	42

Toelichting

	Locatie D		Locatie E				Locatie J				Locatie N				Locatie K			Locatie M		
	Variant D	Variant D1	Variant E	Variant E1	Variant E2	Variant E3	Variant J	Variant J1	Variant J2	Variant J3	Variant N	Variant N1	Variant N2	Variant N3	Variant K	Variant K1	Variant K2	Variant M	Variant M1	Variant M2
	Goudappel-Coffeng	Kruising op plateau	Goudappel-Coffeng	Symmetrische kruising op plateau	T-kruising op plateau i.c.m. uitritconstructie	Asymmetrische kruising op plateau	Goudappel-Coffeng	Rotonde	T-kruisingen op doorlopend plateau	T-kruisingen op onderbroken plateau	Goudappel-Coffeng	Rotonde met oostelijk fietspad	Goudappel-Coffeng met oostelijk fietspad	Kruispunt met oostelijk fietspad	Goudappel-Coffeng	Haltes na kruising en overrijdbare middengeleider	Paralelle haltes en overrijdbare middengeleider	Goudappel-Coffeng	Haltes na kruising en overrijdbare middengeleider	Overrijdbare middengeleider
Ruimtelijke effecten		Ondanks grote aanpassing is het ruimtebeslag vergelijkbaar met variant D.		Kruispunt wordt gewijzigd zodat aansluitingen tegenover elkaar komen.	Het verschil is minimaal.	Het verschil is minimaal.		Fors groter ruimtebeslag dan andere varianten. Komt te dicht bij woningen.	Gelijk aan variant J	Gelijk aan variant J		Ten opzichte van de situatie bij variant N is veel meer ruimte nodig, er moeten o.a. twee grote bomen worden gekapt.	Gelijk aan variant N	Ten opzichte van de situatie bij variant N is meer ruimte nodig, zo moeten er o.a. twee grote bomen worden gekapt.		Minimaal verschil.	Weinig ruimtelijk effect t.o.v. variant K.		Minimaal verschil.	Weinig ruimtelijk effect t.o.v. variant N.
Autoverkeer		Gelijkwaardig, wat aansluit bij duurzaam veilig. De vraag is echter of dit hier gezien de functie van de zijwegen (parkeerterrein) logisch is en begrepen wordt. Zicht op verkeer uit zijwegen is niet optimaal vanwege bochten kort op wegvak. Snelheid zal niet hoog zijn vanwege de beide bochten.		Gelijkwaardig kruispunt met plateau, kruispunt wordt symmetrisch vormgegeven. Automobilisten begrijpen hierdoor de situatie. Symmetrie geeft meer overzicht. Voldoet aan duurzaam veilig.	Combinatie tussen plateau en inritcontructie op Boomhazelaarpad . Hierdoor ontstaat een overzichtelijke en veilige situatie die aansluit bij de beleving van de weggebruikers. Voldoet niet helemaal aan duurzaam veilig, maar lijkt desondanks een goed compromis.	Gelijkwaardig en a symmetrisch.De vraag is of dit door alle weggebruikers begrepen wordt, zeker bij de Boomhazelaaroor d lijkt de zijweg niet gelijkwaardig, bovendien is hier het zicht niet goed op uitkomend verkeer.			Combinatie tussen rotonde en plateau. Hierdoor veilig, snelheid ligt laag. Door rotonde is het aantal conflicten minimaal. Rotonde past echter niet in 30 km/u zone.	Door plateau zijn alle zijwegen gelijkwaardig en eenduidig vormgegeven. Er wordt één plateau over twee kruispunten aangelegd, dit kan zorgen voor een hogere snelheid aan het eind van het plateau en bij de gelijkwaardige aansluiting.	Twee plateaus achter elkaar, hierdoor ligt de snelheid op de kruisingsvlakken laag. Kruispunten conform duurzaam veilig eenduidig en helder vormgegeven . Twee plateaus achter elkaar is minder comfortabel.		Een rotonde zorgt voor een lage snelheid en een laag aantal conflicten door het eenrichtingsregim e op de rotonde. Hierdoor is het een veilige oplossing. Oplossing draagt bij aan de verdeling van het autoverkeer over Diemen Zuid. Rotonde is 50 km/u omdat deze niet past in duurzaam veilig 30 km/u.	Gelijk aan variant N	Er ontstaat een overzichtelijk en eenduidig gelijkwaardig kruispunt met goed zicht op aankomend verkeer. Oplossing draagt bij aan de verdeling van het autoverkeer over Diemen Zuid, en het kruispunt is 30 km/u.		De halte na het kruispunt is altijd goed zicht op oversteken verkeer.	Door de halte voor de oversteek te plaatsen hebben automobilisten bij een halterende bus mogelijk de neiging tot inhalen, in dat geval is er onvoldoende zicht op overstekend verkeer.		Door de halte na het kruispunt te plaatsen is er altijd goed zicht op overstekend verkeer.	Door halte voor de oversteek hebben automobilisten bij een halterende bus mogelijk de neiging tot inhalen, in dat geval is er onvoldoende zicht op overstekend verkeer. De overrijdbare middengeleider zorgt voor een vermindering van het risico.
Langzaam verkeer		Extra snelheidsremmer zorgt voor langzaam rijdend verkeer. Hierdoor wordt de oversteek verbeterd.		Door toepassing plateau ligt de snelheid laag en kan goed overgestoken worden.	Door toepassing plateau ligt de snelheid laag en kan goed overgestoken worden.	Door toepassing plateau ligt de snelheid laag en kan goed overgestoken worden.		In alle varianten een verhoogde oversteek in de voorrang.	In alle varianten een verhoogde oversteek in de voorrang.	In alle varianten een verhoogde oversteek in de voorrang.		Vanwege de lage snelheid op de rotonde kunnen de fietsoversteken in de voorrang optimaal veilig worden vormgegeven. Voetgangers maken gebruik van VOP iets ten noorden van kruispunt.	Fietsers hebben een extra oversteek. OP deze. anier ontstaan er logische rotues richting bijvoorbeeld Kuiderhof.	Fietsverkeer heeft volledig vrijgegende paden, de snelheid ligt wellicht iets hoger t.o.v. rotondevariant (N1). Voetgangers maken gebruik van VOP iets ten noorden van kruispunt.		Altijd goed zicht op overstekende voetgangers en fietsers.	Zie autoverkeer. Groot risico op afdokongevallen door beperkt zicht op overstekende voetgangers en fietsers.		Altijd goed zicht op overstekende voetgangers en fietsers.	Zie autoverkeer. Groot risico op afdokongevallen door beperkt zicht op overstekende voetgangers en fietsers
Openbaar vervoer		n.v.t. rijdt geen bus. Alleen omleidingsroute.		n.v.t. rijdt geen bus. Alleen omleidingsroute.	n.v.t. rijdt geen bus. Alleen omleidingsroute.	n.v.t. rijdt geen bus. Alleen omleidingsroute.		De rotonde zorgt voor een verlaging van de snelheid, OV moet voorrang verlenen aan verkeer op de rotonde. Voor OV is dit de minste variant.	Door het combineren van plateaus ontstaat er slechts 1 snelheidsremmer (geschikt voor de bus), dit geeft weinig extra risico voor het OV.	Door twee plateaus achter elkaar geeft dit extra remming, de korte ruimte tussen de plateaus zorgt voor minder comfort.		Rotonde zorgt voor extra conflict, OV heeft geen voorrang t.o.v. ander verkeer. Fietsoversteken zorgen voor extra vertraging.	Gelijk aan variant N	Symmetrisch kruispunt geeft meer overzicht, fietsoversteken in voorrang geeft mogelijk extra vertraging t.o.v. variant N.		Een goede en toegankelijke halte met goede verbindingen naar de omliggende gebieden.	Een goede en toegankelijke halte met goede verbindingen naar de omliggende gebieden.		Een goede en toegankelijke halte met goede verbindingen naar de omliggende gebieden.	Een goede en toegankelijke halte met goede verbindingen naar de omliggende gebieden.
Hinder voor omgeving		Vrij grote aanpassing, door wijziging kruispunt niet voor iedereen een voorruitgang.		Kruispunt wordt aangepast, waardoor deze dichterbij een aantal woningen komt te liggen. Dit kan weerstand geven.	Minimaal verschil, plateau kan iets (geluid en trillingen) overlast geven, maar de snelheid ligt desondanks lager.	Minimaal verschil, plateau kan iets (geluid en trillingen) overlast geven, maar de snelheid ligt desondanks lager.		Rotonde komt veel dichterbij woningen.	Gelijk aan variant J	Gelijk aan variant J. Extra plateau zorgt mogelijk voor iets meer (geluids)overlast.		De infrastructuur komt veel dichterbij de omliggende bewoning t.o.v. variant N.	Gelijk aan variant N	De infrastructuur komt dichterbij de omliggende bewoning t.o.v. variant N.		Minimaal t.o.v. variant K.	Minimaal t.o.v. variant K.		Minimaal t.o.v. variant M	Minimaal t.o.v. variant M
Nood en hulpdiensten		Plateau zorgt voor extra remming op de route. Toegankelijkheid zijwegen wordt beter.		Overzichtelijke en heldere situatie.	Plateau kan iets remmen, verder overzichtelijke en heldere situatie.	Plateau kan iets remmen, verder overzichtelijke en heldere situatie.		De rotonde zorgt voor een verlaging van de snelheid en heeft een negatief effect op aanrijtijden.	Door het combineren van plateaus ontstaat er slechts 1 snelheidsremmer (geschikt voor de bus, dus redelijk comfortabel), dit geeft weinig extra risico.	Door twee plateaus achter elkaar geeft dit extra remming, de korte ruimte tussen de plateaus zorgt voor minder comfort, met name voor ambulances is dit onwenselijk.		Rotonde zorgt voor extra conflict, OV heeft geen voorrang t.o.v. ander verkeer. Fietsoversteken zorgen voor extra vertraging. Links afslaan wordt mogelijk gemakkelijker.	Gelijk aan variant N	Symmetrisch kruispunt geeft meer overzicht, fietsoversteken in voorrang geeft mogelijk extra vertraging t.o.v. variant N.		Wanneer bus halteert is goed zicht op overstekende voetgangers en fietsers.	Wanneer bus halteert is er onvoldoende zicht op overstekende voetgangers en fietsers. Inhalen van de bus is daarmee een risico.		Wanneer bus halteert is er goed zicht op overstekende voetgangers en fietsers.	Wanneer bus halteert is er onvoldoende zicht op overstekende voetgangers en fietsers. Inhalen van de bus is daarmee een risico.