



Memo

onderwerp Advies verkeerskundig ontwerp
bestemd voor Gemeente Diemen
ter attentie van R. den Ouden
opgesteld door Take d'Ailly
gecontroleerd door Biem Troost

datum 27 januari 2021
referentie 193941_M_TDY_0019
projectnummer 193941

Inleiding:

Er ligt voor de verbinding tussen een ontwikkellocatie Diemen-Zuid (Holland Park) en het centrum een concept verkeersplan. Gemeente Diemen heeft Aveco de Bondt gevraagd een review op dit ontwerp te doen, alsmede te komen tot een nieuw definitief ontwerp. Doel van de review was te komen tot een goed en veilig verkeerskundig ontwerp welke voldoet aan de verwachtingen van de stakeholders. Aan de hand van de review is er tussen de Gemeente en Aveco een overleg geweest (d.d. 5-12-2019) en voor de Venserbrug een alternatief aangedragen. Deze memo beschrijft een ontwerp van de Venserbrug met aan twee zijden een fietspad.

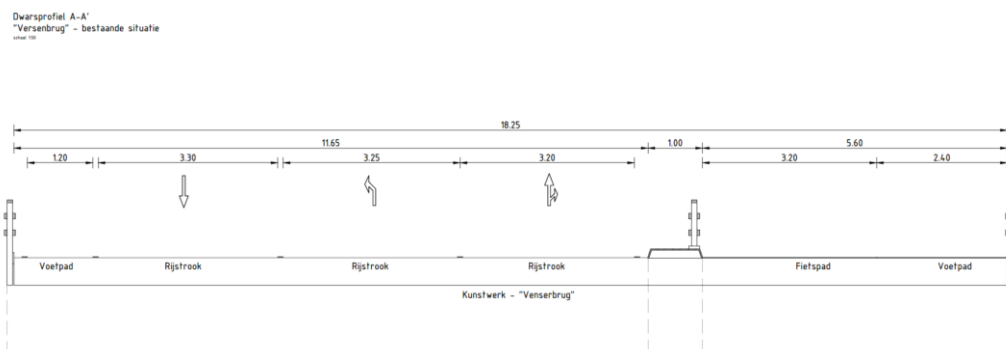
Uiteenzetting situatie Venserbrug:

De aanleiding is onderzoeken of een andere indeling van de Venserbrug haalbaar is en verkeerskundige meerwaarde heeft waarbij de verbinding voor het fietsverkeer, met name de buurt Bomenrijk, wordt verbeterd.

Bestaande indeling Venserbrug:

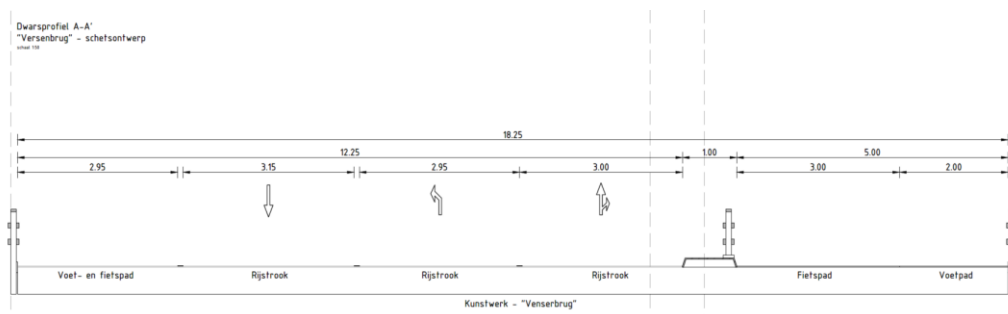
- Voetpad zonder afscheiding
- Rijstrook
- Opstelstrook linksaf
- Opstelstrook voor rechtdoor en rechtsaf
- Fietspad in twee richtingen bereden met fysieke afscheiding naar rijbaan
- Voetpad

Zie ook onderstaande figuur.



Figuur 1: bestaande situatie

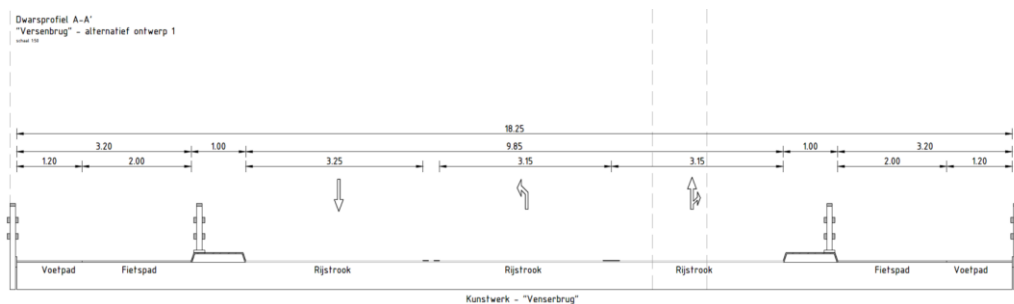
In de situatie van het referentie ontwerp wordt er aan de westzijde een fietspad toegevoegd en wordt de configuratie op de brug iets gewijzigd zonder dat dit leid tot constructieve aanpassingen aan de brug/aanbruggen.



Figuur 2: situatie referentie ontwerp

In het referentieontwerp komt er aan de westzijde een gecombineerd fiets/voetpad in twee richtingen met een breedte van 2,95m. Met het oog op verkeersveiligheid is dit ongewenst daar er geen fysieke scheiding aanwezig is die het elkaar tegemoetkomende fietsverkeer van het gemotoriseerd verkeer afschermd. Om vermenging van beide gebruikers op de brug te voorkomen en daarmee ook ongewenste en moeilijk bereikbare ongevallen, is deze fysieke scheiding zeker benodigd.

Voor een indeling met fysieke scheiding is een alternatieve indeling ontworpen, zoals weergegeven in Figuur 3.

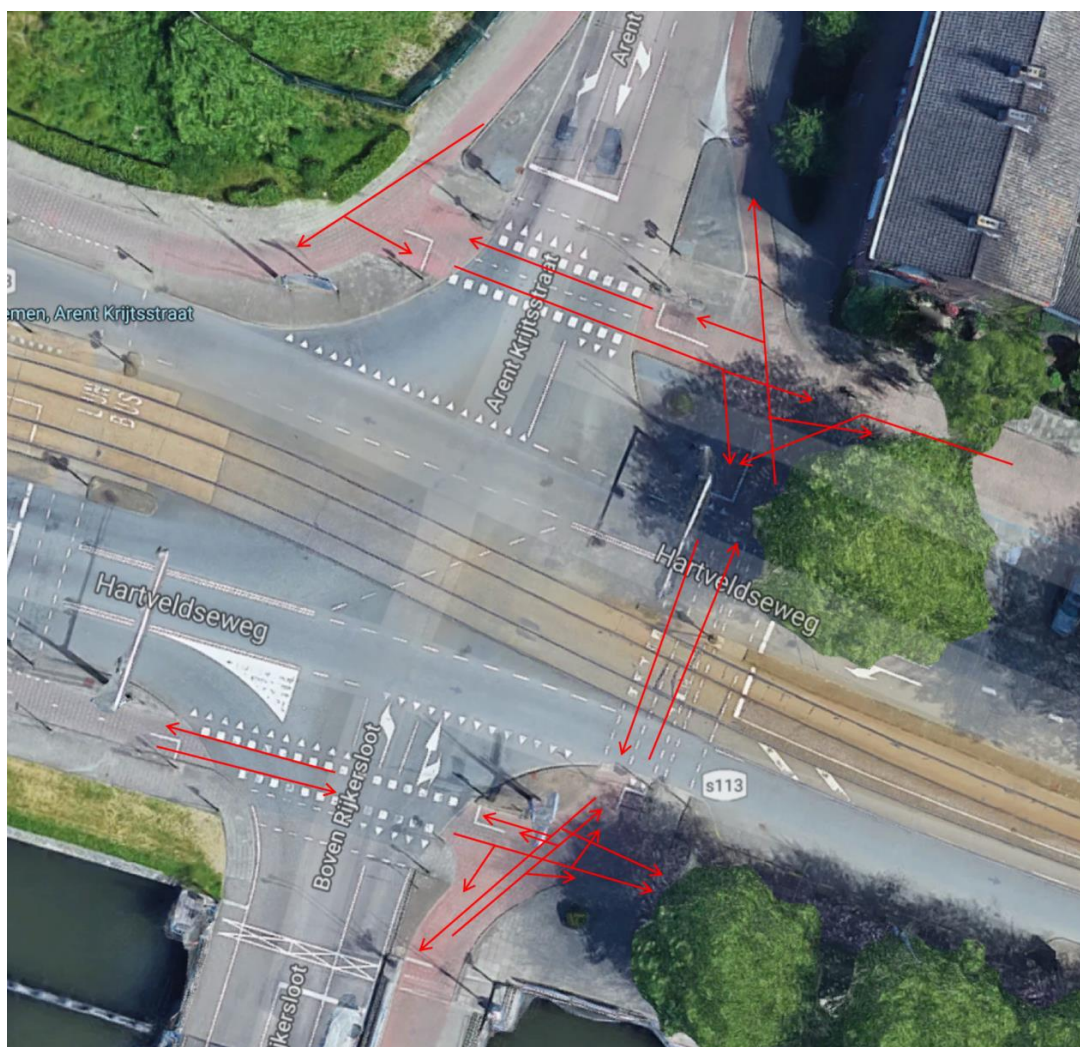


Figuur 3: situatie alternatief ontwerp

Hierbij ontstaat de vraag of dit gevolgen heeft voor de indeling van de kruising en de VRI's.

In de huidige situatie is er aan de westzijde van het kruispunt Hartveldseweg / Boven Rijkerssloot geen oversteekplaats voor fietsers en zijn er aan de noord, oost en zuidzijde oversteekplaatsen voor fietsers in twee richtingen.

Dit geeft de volgende fietsbewegingen op de kruising, alles in de veiligheid van de VRI.



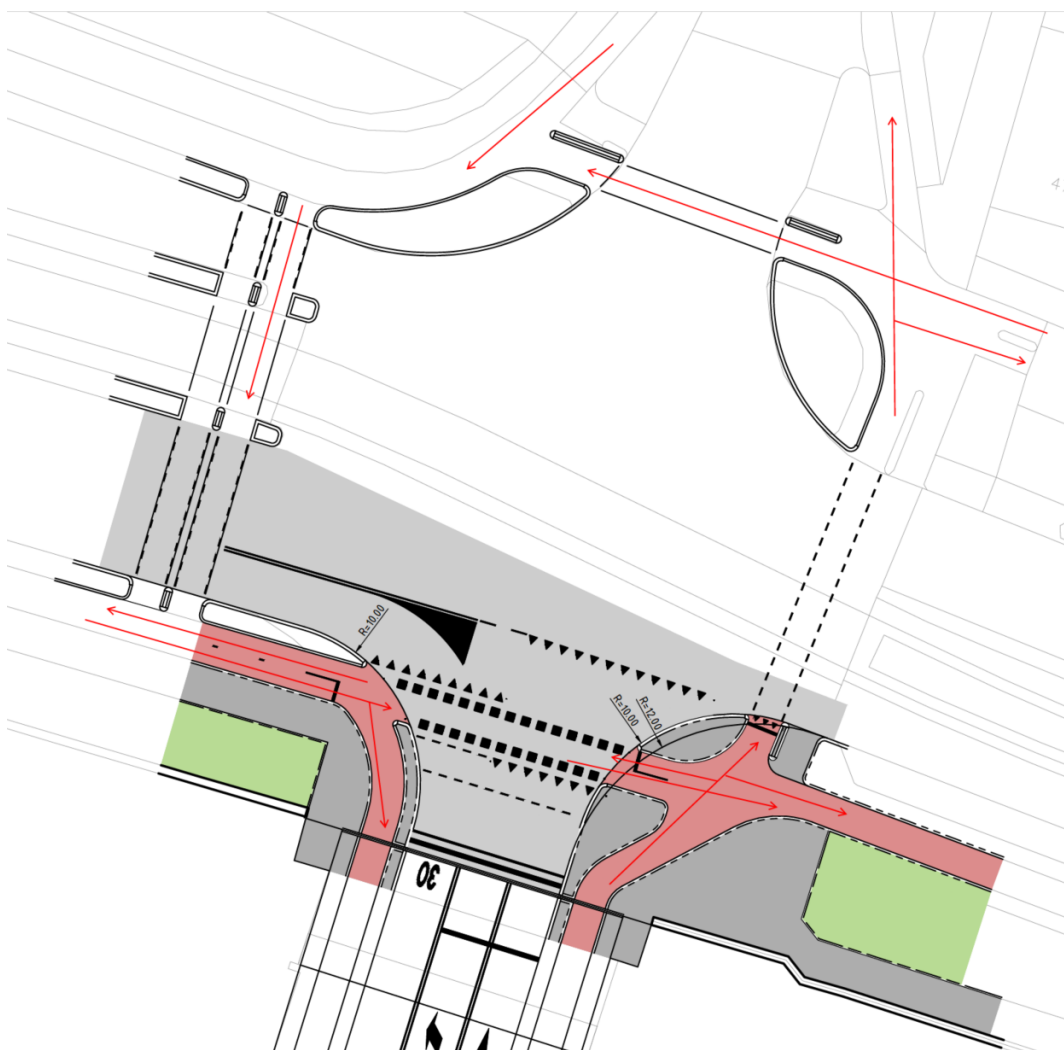
Figuur 4: fietsstructuur huidige situatie

Nieuwe situatie voor de fietser:

Op de kruising verandert door de aanpassing naar het alternatief de fietsstructuur.

Aan de oost- en noordzijde van de kruising ligt nu een in twee richtingen bereden fietspad met bijbehorende VRI installatie. Deze zal hierdoor wijzigen naar een in één richting bereden fietspad (versmalling van het huidige fietspad naar 2,0m). Aan de westzijde komt een nieuwe fietsoversteek naast de huidige voetgangersoversteek.

De aangepaste vormgeving is schetsmatig uitgewerkt in Figuur 5.



Figuur 5: fietsstructuur nieuwe situatie

Zoals te zien is in de bovenstaande figuur zullen de nieuwe fietsbewegingen elkaar minder kruisen en geeft een overzichtelijke fietsstructuur.

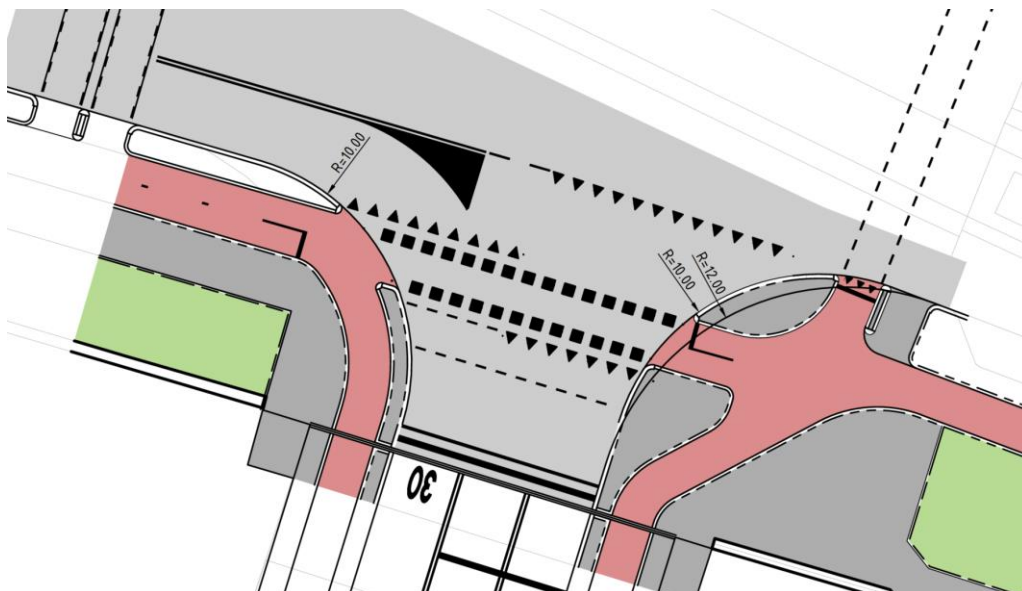
Voor gemotoriseerd wegverkeer:

De oversteek Boven Rijkersloot naar de Arent Krijtstraat komt meer in één lijn te liggen.

Hierdoor wordt gevoelsmatig de verkeerssituatie op de kruising duidelijker.

Nadelig echter is dat de bochtstralen tussen Boven Rijkersloot en de Hartveldseweg, door de aanpassing zonder grote gevolgen op de kruising, kleiner worden dan in de bestaande situatie.

Deze gaan van $R=12$ naar $R=10$. Een bocht met een kleinere bochtstraal vertraagt het verkeer (afrij capaciteit wordt minder). Voor het verkeer richting het zuiden is dit prima daar ze meteen een 30km zone inrijden. Voor het verkeer richting noorden en westen is dit nadelig daar de uitstroom trager gaat door de krappere bocht. De reden voor de krappere bocht aan de westzijde in het alternatieve ontwerp is om opstelstroken te houden voor de fietsers (zie figuur 6). Een bocht $R=12$ aan de westzijde is ook mogelijk maar zal nadelige gevolgen hebben voor de fietsstructuur. Voor de situatie met de bocht $R=10$ zal eventueel de VRI (autoverkeer) aangepast moeten worden.



Figuur 6: aangepaste bochtstralen Boven Rijkersloot.

Gevolgen voor de brug:

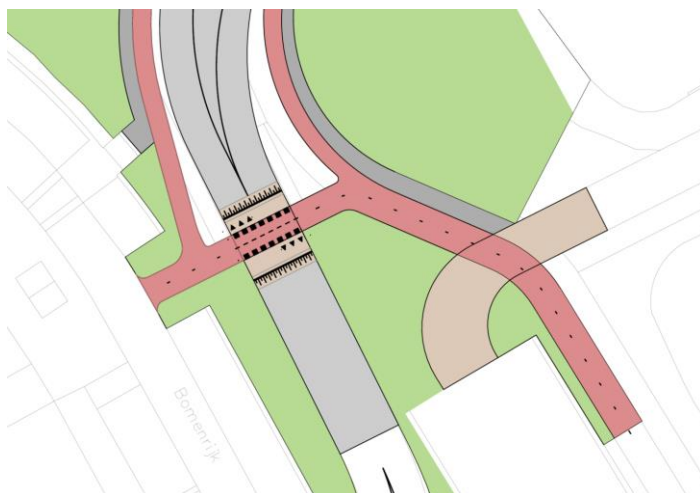
Om het alternatief toe te kunnen passen dienen er een aantal aanpassingen aan de brug moeten worden gerealiseerd.

- De schampkant aan de oostzijde moet verschuiven;
- Lichtmasten oostzijde verschuiven mee (mogelijk asbest leidingbuizen);
- Nieuwe schampkant aan de westzijde;
- Eventueel nieuwe verlichting aan de westzijde;
- Aanpassen van de slagbomen op de brug;
- Aanpassen van de bijbehorende installaties;
- Mogelijk kleine constructieve aanpassingen aan de klep van de ophaalbrug;
- Mogelijke kleine aanpassingen aan de contra gewichten van de ophaalbrug.

Uitgaande dat bovenstaande allemaal zonder constructieve consequenties is uit te voeren, is de buurt Bomenwijk beter bereikbaar en zijn alle verkeersstromen beter gescheiden waardoor de verkeersveiligheid verbetert.

Nu is het ook de bedoeling dat de buurt Bomenrijk beter ontsloten wordt voor het fietsverkeer richting Boven Rijkersloot.

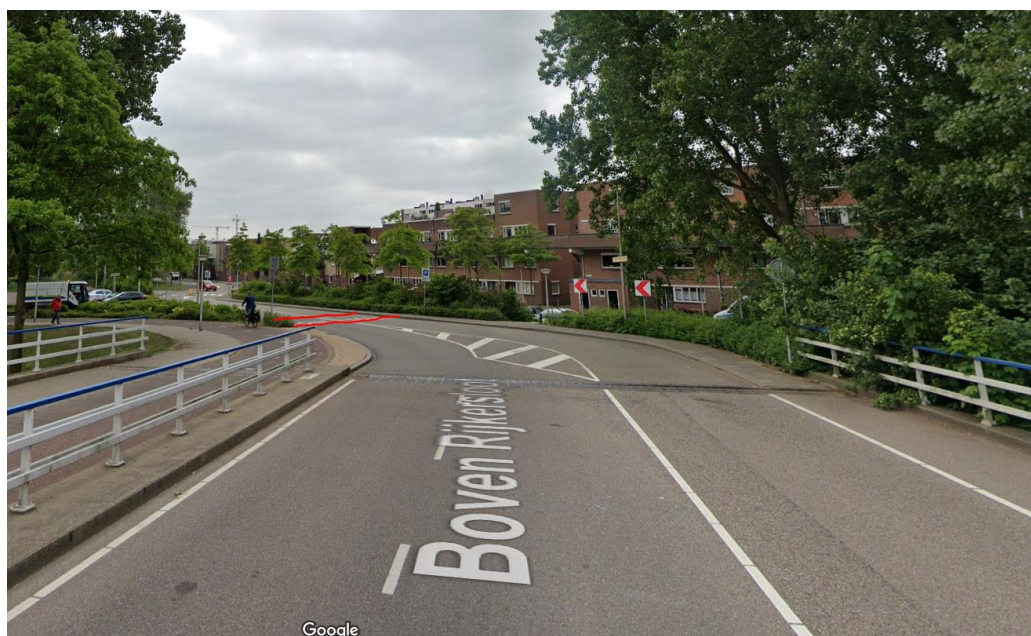
Hiervoor moeten de fietsers naar de overzijde kunnen om vervolgens richting het noorden, zuiden of het recreatie pad langs het water op te kunnen. In figuur 7 is de ontworpen oversteek weergegeven.



Figuur 7: ontsluiting buurt Bomenrijk

Het autoverkeer wordt hierdoor vroegtijdig geconfronteerd met 30km maatregelen. Dit is verstandig om te doen daar in de nieuwe situatie het wegbeeld niet verandert t.o.v. het huidige. Het is hierdoor aannemelijk dat mensen geneigd zijn 50km/u te gaan rijden. Door de maatregel wordt dit voorkomen.

Het stopzichtsicht op de te nemen maatregel vanaf de brug is ook voldoende. Deze moet bij 30km/u voldoen aan 25 meter. Deze ruimte is in het ontwerp aanwezig. De maatregel met oversteek dient s 'nachts echter wel verlicht te zijn.



Figuur 8: indicatie zicht op oversteek

Conclusie:

Door de ombouw van de brug naar het voorgestelde alternatief wordt, indien technisch mogelijk, de verkeersveiligheid van de fietsstructuur verbeterd en de buurt Bomenrijk beter en veiliger ontsloten. Hiervoor zijn wel ingrijpende aanpassingen nodig aan het net heringerichte kruispunt met de Hartveldseweg.



Ontwerp Venserbrug:

