

Advies aan burgemeester en wethouders

Nr.: 98-50-12

Onderwerp: beleidsnotitie verblijfsgebieden

Hoofdafdeling: VROM-RO/ST

chef afd.

medepar.

stafafd.

I

II

III

IV

V

Steller: P. v.d. Mortel

hfd. hoofdafd.

II, V

samenvatting / advies:

Ten behoeve van de subsidie-aanvraag voor de aanleg van verblijfsgebieden in het kader van het startprogramma Duurzaam Veilig is een beleidsnotitie Verblijfsgebieden opgesteld door DHV. De subsidie-aanvraag moet ingediend worden voor 1 januari 1999 en dient vergezeld te gaan van een nadere, door het college vastgestelde, onderbouwing. De beleidsnotitie die hiertoe kan dienen bevat een helder voorstel voor de indeling van Diemen in verblijfsgebieden en verkeersaders, waarbij per saldo het aandeel verblijfsgebieden aanzienlijk toeneemt. De kosten worden globaal geraamd op circa f 610.000,- en het subsidiebedrag op circa f 131.000,-. De uitvoering dient plaats te vinden in de periode tot eind 2001. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het VCP uit 1994 zijn het onderbrengen in de categorie verblijfsgebieden (30 km) van alle lusvormige hoofdwegen in Diemen-Noord, de T.Asserlaan, MLKinglaan, Rode Kruislaan en W. de Zwijgerlaan in Diemen-Centrum en de Boven Rijkersloot tussen de P.J. ter Beekstraat en Polderland in Diemen-Zuid. Daarnaast dient op kruisingen van verkeersaders de voorrang juist wel expliciet geregeld te worden. In de nadere uitwerking zal o.a. aandacht moeten worden besteed aan de inpassing van busroutes en de wielerronde. Op het investeringsplan 1999 is met deze werkzaamheden geen rekening gehouden.

Alhoewel de begroting 1999 de kapitaallasten van deze investeringen wel kan dragen, is dit ongewenst vanwege de doorwerking binnen het meerjarenperspectief. Voorgesteld wordt daarom dit te betrekken bij de afweging van de gewenste investeringen binnen het investeringsplan 2000, te behandelen voorjaar 1999, waarna de uitvoering in 2000 en 2001 kan plaatsvinden en afronding in 2001 voor het verkrijgen van de subsidie noodzakelijk is. Voorgesteld wordt :

- in te stemmen met de hoofdlijnen zoals vastgelegd in beleidsnotitie en deze te gebruiken als onderbouwing voor de op korte termijn in te dienen subsidie-aanvraag;
- de beleidsnotitie in januari voor te leggen voor overleg aan de raadscommissie VRO en daarna in de inspraak te brengen waarna een definitief raadsvoorstel zal worden opgesteld waarin ook nader op de financiering zal worden ingegaan;
- de kosten mee te nemen bij het opstellen van het investeringsplan 2000.

(samenvatting) evt. aanvullend advies:

Vergadering d.d.:

8.12.1998

akkoord

B

W

W

W

W

Raadscommissie:

v.k.a.

bespreken

Voorlichting:

afwijzen

Besluit:



november 1998

Startprogramma Duurzaam Veilig

***Beleidsnotitie
Verblijfsgebieden***

Startprogramma Duurzaam Veilig

Beleidsnotitie
Verblijfsgebieden

dossier P 4095.01.001

datum 11 november 1998

registratienummer LV-SE984506

versie 1

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	3
2	WEGCATEGORISERING	4
2.1	Algemeen	4
2.2	Wegen binnen bebouwde kom	5
2.3	Wegen buiten bebouwde kom	8
3	MAATREGELEN IN DE VERBLIJFSGEBIEDEN	10
3.1	Algemene uitgangspunten	10
3.2	Indicatie van de maatregelen	10
4	FINANCIËLE ASPECTEN	12
4.1	Kostenraming 30km/uur-maatregelen	12
4.2	Subsidieregeling Uitvoeringsprogramma duurzaam veiligheid	12

1 INLEIDING

In het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid (1991) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de term Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Duurzaam Veilig staat voor een andere, nieuwe benadering in de aanpak van de verkeersonveiligheid. De essentie van Duurzaam Veilig is het voorkomen van verkeersonveiligheid in plaats van het achteraf bestrijden: een preventieve in plaats van een curatieve aanpak. Die benadering houdt rekening met een feilbare weggebruiker. In die zin moet de mens de maat der dingen zijn.

Omdat geconstateerd werd dat de taakstellingen (25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 en in het jaar 2010 40% minder gewonden en 50% minder doden in het verkeer) onhaalbaar dreigden te worden, is met Duurzaam Veilig een nieuwe impuls gegeven om alsnog de doelstellingen te bereiken.

Daartoe is tussen het Rijk en de wegbeheerders, vertegenwoordigd door het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen in 1997 een convenant gesloten tot uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig. De hoofdmoot van de afspraken in het convenant wordt gevormd door afspraken over een pakket bestaande uit o.a. werkzaamheden aan wegen, uit te voeren door de afzonderlijke wegbeheerders. Dit pakket wordt uitgevoerd in de periode 1998 tot en met 2001. Dit pakket omvat:

- uitbreiding van 30km-gebieden binnen de bebouwde kom;
- meer 60 km-gebieden buiten de bebouwde kom;
- bromfiets op de rijbaan
- voorrang fietser van rechts
- voorrang op verkeersaders
- uniforme voorrang op rotondes.

In het kader van de uitvoering van het Startprogramma heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een subsidieregeling vastgesteld, waarin o.m. de uitvoering van de 30km-projecten is opgenomen. Deze subsidie-aanvraag dient uiterlijk 31 december 1998 te zijn ingediend. Voor de uitvoering van 60km-projecten is de subsidie in beginsel voorbehouden aan waterschappen.

Deze beleidsnotitie dient ter vaststelling van de verblijfsgebieden in de gemeente Diemen en ter voorbereiding van de subsidie-aanvraag voor de uitvoering van 30km-projecten.

In het navolgende wordt eerst ingegaan op de wegcatégorisering, waarmee de indeling in verkeersaders en verblijfsgebieden wordt vastgelegd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een globale indicatie gegeven van de aard en omvang van de maatregelen in de verblijfsgebieden om tot een inrichting als 30km-zone komen. Daarna volgt in hoofdstuk 4 een schatting van de projectkosten per gebied.

2 WEGCATEGORISERING

2.1 Algemeen

Een belangrijke bouwsteen bij het realiseren van een duurzaam veilig verkeerssysteem is de categorie-indeling van het wegennet, waarbij functie, vormgeving en gebruik van de weg optimaal op elkaar zijn afgestemd. Door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is daarvoor de volgende systematiek ontwikkeld:

Stromen (het blijven volgen van de weg) en uitwisselen (het oprijden of verlaten van de weg) zijn uit oogpunt van verkeersveiligheid slecht verenigbaar. Daarom dienen de stroomfunctie en de uitwisselingsfunctie naar plaats te worden gescheiden. Deze gewenste situatie kan worden bereikt door een indeling van alle wegen naar hun verkeersfunctie in drie herkenbare categorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Op **stroomwegen** is stromen de hoofdfunctie, terwijl op **erftoegangswegen** uitwisselingen plaatsvinden. De **gebiedsontsluitingswegen** hebben zowel een stroom- als een uitwisselingsfunctie. Deze functies zijn echter wel gescheiden naar plaats; stromen op de wegvakken en uitwisselen op de kruispunten.

Hieronder zijn de functioneel eisen en de ontwerpcriteria voor de drie wegcategorieën nader uitgewerkt. Hierbij is als leidraad gebruikt het in 1997 verschenen handboek "Categorisering wegen op duurzaam veilige basis" van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Wegbouw en de Verkeerstechniek (CROW).

Stroomwegen: (doorgaand) verkeer vlot verwerken

- buiten de bebouwde kom: op deze wegen wordt met een maximum snelheid van 100 of 120 km/uur gereden (A1)
- binnen de bebouwde kom van Diemen komen geen stroomwegen voor.

Ontsluitingswegen: gebieden, zoals woonwijken, bedrijfsterreinen, e.d. bereikbaar maken met prioriteit voor vlot verwerken

- buiten de bebouwde kom: een maximum snelheid van 80 km/uur (eventueel 100 km/uur)
- binnen de bebouwde kom: een maximum snelheid op 50 km/uur

De wegen hebben zowel binnen als buiten de bebouwde kom de status van een voorrangsweg en worden toegedeeld aan de verkeersruimte. Tevens dienen langs deze wegen bij voorkeur vrijliggende fietspaden (eventueel fietsstroken) en vrijliggende voetgangersvoorzieningen aanwezig te zijn. Parkeren op de rijbaan is bij deze functie niet toegestaan (eventueel binnen de bebouwde kom in havens).

Erftoegangsstraten: woonbuurten, buurtschappen, e.d. toegankelijk maken en de straat als ontmoetingsplek veilig stellen

- buiten de bebouwde kom: een snelheid van 60 km/uur.
- binnen de bebouwde kom: een maximum snelheid van 30 km/uur.

Binnen deze verblijfsgebieden zijn snelheidsremmende maatregelen meestal noodzakelijk en geldt 'verkeer van rechts heeft voorrang'. Er is een algehele menging van verkeerssoorten; mede in verband daarmee dient de maximaal toelaatbare intensiteit van het autoverkeer te worden gesteld op ca. 4000 auto's per etmaal.

Bij de wegcategorysering in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig gaat het in principe om een indeling in 2 categorieën: verkeersaders (de ontsluitingswegen) en verblijfsgebieden (de erftoegangsstraten, woonerven).

Als uitgangspunt voor de wegcategorysering in Diemen is gekozen het huidige functioneren van het wegennet en de te verwachten ontwikkelingen volgens het verkeerscirculatieplan van de gemeente Diemen. Met het duurzaam veilig-principe wordt een geheel nieuwe denkwijze omtrent functies en hiërarchie van wegen geïntroduceert. Tegen die achtergrond worden de hoofdwegen en de secundaire wegen, zoals aangegeven in het verkeerscirculatieplan, opnieuw tegen het licht gehouden.

2.2 Wegen binnen bebouwde kom

Diemen-Centrum

De *Muiderstraatweg/Harteveldseweg* heeft voor Diemen een belangrijke verkeersfunctie. Via deze weg is Diemen aangesloten op het autosnelwegennet en de weg vormt een schakel in het ontsluitende wegennet van de agglomeratie. De huidige verkeersintensiteit bedraagt ca. 8.000 à 11.000 auto's per etmaal. De Muiderstraatweg/Harteveldseweg wordt uiteraard ingedeeld in de categorie verkeersaders.

De *Ouddiemerlaan/Burg.Bickerstraat* vormt binnen Diemen de centrale noord-zuid verkeersas, die de wijken onderling verbindt en Diemen-Centrum ontsluit.

Het noordelijke traject van de Ouddiemerlaan, tussen Diempolderweg en Pr.Beatrixlaan, heeft een intensiteit van 5.000 à 7.000 auto's per etmaal. De rijbaan heeft een klinkerbestrating en langs de weg liggen parallelwegen of vrijliggende fietspaden. Met name ter hoogte van het centrum wordt buiten de rijbaan geparkeerd in havens (ook visgraat-parkeren).

Het éénrichtingsgedeelte van de Ouddiemerlaan heeft een klinkerbestrating. De Burg. Bickerstraat heeft een asfaltverharding; hier is in de rijrichting van het autoverkeer een fietsstrook aanwezig en tegenstrooms een fietspad. Het parkeren vindt buiten de rijbaan plaats. De verkeersintensiteiten zijn hier als gevolg van het éénrichtingssysteem relatief laag, ca. 3.000 auto's per etmaal.

Vanwege het gebruik en de vormgeving behoren de Ouddiemerlaan/Burg.Bickerstraat duidelijk tot de categorie verkeersaders.

De *Pr.Bernhardlaan*, *Pr.Beatrixlaan*, *Wilhelminaplantsoen* en *A. Krijtstraat* vormen een belangrijke ontsluitingsroute binnen Diemen-Centrum. De intensiteiten liggen op de eerste drie wegen rond de 4.000 en in de A.Krijtstraat op ca. 7.000 auto's per etmaal. Deze wegen hebben een asfaltverharding. Het parkeren vindt buiten de rijbaan plaats en de zijstraten zijn door middel van uitritconstructies aangesloten. De Pr.Bernhardlaan en de Pr.Beatrixlaan hebben geen fietsvoorzieningen; het Wilhelminaplantsoen en de A.Krijtstraat hebben fietsstroken op de rijbaan.

Vanwege het gebruik en een aantal vormgevingskenmerken ligt de indeling van deze vier wegen in de categorie verkeersaders voor de hand.

De *T. Asserlaan*, *M.L.Kinglaan*, *Rode Kruislaan* en de *W.de Zwijgerlaan* zijn in het verkeerscirculatieplan aangeduid als secundaire wegen. Ze hebben een zekere verzamel/verdeelfunctie voor het bestemmingsverkeer van de woonbuurten ter weerszijden van de Ouddiemerlaan.

De verkeersintensiteiten zijn relatief laag: tussen ca. 1500 en 3000 auto's per etmaal. Deze wegen hebben een klinkerverharding. De rijbaan is vrij breed, er zijn geen aparte fietsvoorzieningen en er wordt op de rijbaan geparkeerd. Er is geen bijzondere voorrang geregeld ter plaatse van de zijstraten. De vier genoemde wegen onderscheiden zich vooral van de zijstraten door de rijbaanbreedte en de lange(re) rechtstanden.

Vanwege het gebruik en de vormgevingskenmerken zijn de T. Asserlaan, M.L.Kinglaan, Rode Kruislaan en de W.de Zwijgerlaan zeer goed op te nemen in de verblijfsgebieden. Er is bovendien een duidelijke onderscheid in vormgevingskenmerken ten opzichte van de reeds hiervoor aangeduide verkeersaders in Diemen-Centrum.

De *René Cassinlaan* is een toegangsstraat voor bezoekers- en bevoorradingsverkeer naar het centrum, vanaf de T.Asserlaan en vanaf de Ouddiemerlaan.

Het gedeelte tussen het parkeerterrein het de T.Asserlaan heeft een gestrekt, overzichtelijk tracé zonder direct aanliggende bebouwing. De rijbaan heeft een klinkerverharding, is relatief smal en er wordt (langs de noordzijde) op de rijbaan geparkeerd. In rustige perioden wordt er (soms) hard gereden. Er zijn geen verkeerstellingen beschikbaar, maar vergelijkenderwijs kan worden gesteld dat de intensiteit in de René Cassinlaan ver beneden 4000 auto's per etmaal ligt. Met name het bezoekpatroon van het winkelcentrum veroorzaakt echter in bepaalde perioden ook pieken in de intensiteit van het autoverkeer.

Het geheel van gebruik en vormgevingskenmerken overziend, dient de René Cassinlaan in het verblijfsgebied te worden opgenomen. Voorts geeft dit een goede samenhang met de -eveneens in het verblijfsgebied op te nemen- T.Asserlaan.

Diemen-Noord

Het hoofdontsluitingssysteem van Diemen-Noord bestaat uit een viertal gesloten ruitvormige buurtwegen, die onderling intern zijn gekoppeld en elk een externe verbinding hebben met de Diempolderweg. In het verkeerscirculatieplan zijn deze wegen aangeduid als hoofdwegen.

De externe verbindingswegen *Vlinderweg*, *Schepenweg*, *Vogelweg* en *Buytenweg* hebben een asfaltverharding en er is geen direct aanliggende bebouwing. Er zijn geen verkeerstellingen beschikbaar; op basis van de woningaantallen wordt geschat dat de intensiteiten op deze verbindingswegen rond 3000 à 4000 auto's/etmaal kunnen liggen.

De verkeersintensiteiten op de *ruitvormige buurtwegen* zullen, vanwege de spreiding op de T-splitsingen vanaf de voornoemde verbindingswegen, aanzienlijk lager zijn dan 3000 auto's per etmaal. De buurtwegen hebben een vrij brede, in klinkers uitgevoerde, rijbaan. Er liggen plaatselijk parkeerhavens buiten de rijbaan, maar er wordt ook op de rijbaan geparkeerd.

De woonstraten zijn door middel van uitritconstructies op de buurtweg-carrées aangesloten; de woonstraten hebben een erfachtige inrichting zonder de officiële woonerfstatus. Door deze aansluitingsvorm van de woonstraten en het brede wegprofiel van de buurtwegen is er sprake van een duidelijke hiërarchie van wegen. Echter de buurtwegen zijn opgedeeld in een aantal korte wegvakken, door de haakse bochten/knikken in de buurtwegtracés en door de plateaus bij de fietsroutekruisingen. Het totale inrichtingsbeeld van de buurtwegen is zodanig, dat er als vanzelfsprekend met gematigde snelheden wordt gereden.

Op grond van de hier beschreven gebruiks- en vormgevingskenmerken wordt aanbevolen om de ruitvormige buurtwegenstelsels op te nemen in het verblijfsgebied. De (ontsluitende)

busdienst via de 'buitenrand' van de buurtwegen, met onderlinge koppelstukken, vormt daarbij geen beletsel. De externe verbindingswegen Vlinderweg, Schepenweg, Vogelweg en Buytenweg kunnen het beste worden ingedeeld in de categorie verkeersaders.

Diemen-Zuid

In het verkeerscirculatieplan zijn als hoofdwegen aangeduid de gehele Boven Rijkersloot, Beukenhorst, Ter Beekstraat, Diemerdreef/Van der Madeweg en de busbaan (Aalscholverpad, Roerdomppad). De busbaan is niet voor autoverkeer toegankelijk.

Dit hoofdontsluitingssysteem van de wijk Diemen-Zuid wordt gekenmerkt door relatief grote verschillen tussen de onderscheiden wegvakken, zowel qua inrichting/vormgeving als qua verkeersintensiteit.

Het noordelijk gedeelte van de *Boven Rijkersloot, vanaf de Venserbrug tot aan de busbaan*, is een brede straat met klinkerverharding. Het parkeren vindt buiten de rijbaan plaats (havens en parkeerterreintjes) en er zijn geen aparte fietsvoorzieningen. De verkeersintensiteit ligt op ca. 2000 auto's per etmaal.

Het daarop aansluitende traject van de *Boven Rijkersloot vanaf de busbaan tot de Beukenhorst*, is geheel anders ingericht: Asfaltverharding met een vrijliggend eenzijdig fietspad; op de twee kruisingen met fietspaden liggen verhoogde plateaus. Er zijn vrijwel geen aansluitingen van woonstraten. De verkeersintensiteit is ook op dit deel van de Boven Rijkersloot niet hoger dan ca. 2000 auto's per etmaal.

De *Beukenhorst, de P.J.ter Beekstraat* en het tussengelegen wegvak van de *Boven Rijkersloot* hebben een relatief hoge verkeersintensiteit, ca. 4000 tot 6000 auto's per etmaal. Deze wegen hebben een asfaltverharding en er zijn vrijliggende fietspaden (soms fietsstrook).

Het volgende deel van de *Boven Rijkersloot, vanaf de Ter Beekstraat tot aan Polderland*, heeft eveneens een wat hogere intensiteit, ca. 5000 auto's per etmaal. De inrichting is echter totaal verschillend van het hiervoor beschreven traject. De rijbaan heeft een klinkerverharding, er is een menging van fiets en autoverkeer, parkeren vindt plaats in havens. Er zijn op dit traject enkele verkeersdrempels aangebracht. De meeste aansluitende straten hebben de officiële woonerf-status en zijn met een uitritconstructie op de Boven Rijkersloot aangesloten.

Het laatste gedeelte van de *Boven Rijkersloot naar de Diemerdreef* heeft weer rijbaan in asfalt en vrijliggende fietspaden. De verkeersintensiteit bedraagt ca. 5000 auto's per etmaal.

De *Diemerdreef* en de *Van der Madeweg* zijn asfaltwegen met aparte fietsvoorzieningen. Deze wegen vormen de externe verbinding van Diemen-Zuid met Duivendrecht.

De *Biesbosch* is een brede asfaltweg, waarop woonstraten zijn aangesloten.

Uit oogpunt van duidelijkheid en gelet op de verkeersintensiteiten, wordt het wenselijk geacht om alle externe ontsluitingen van Diemen-Zuid op te nemen in de categorie verkeersaders:

- Boven Rijkersloot-noord (vanaf Venserbrug)
- Beukenhorst
- P.J. ter Beekstraat
- Boven Rijkersloot-zuid (vanaf busbaan naar Diemerdreef)
- Diemerdreef/Van der Madelaan.

Hoewel De Biesbosch aansluit op het wegenstelsel van het naastgelegen Duivendrecht, is de externe verbindingfunctie ondergeschikt. De Biesbosch heeft een ontsluitende functie voor de woonbuurt en is -mede vanwege de vormgevingskenmerken- als verkeersader aan te wijzen.

Voor het lusvormige traject van de Boven Rijkersloot dat zich als het ware door de wijk heen slingert, wordt een opdeling voorgesteld over de beide wegcategorieën.

- Hoewel de verkeersintensiteiten op de Boven Rijkersloot, vanaf de busbaan tot aan de Ter Beekstraat zeer verschillend zijn (variërend van 2000 tot 6000 auto's per etmaal), geven de inrichtingskenmerken de doorslag om dit weggedeelte eveneens op te nemen in de categorie verkeersaders. Het wordt niet zinvol geacht om het wegvak langs het Aalscholverpad, ondanks de lage verkeersintensiteit, om te vormen tot verblijfsgebied.
- Het gedeelte van de Boven Rijkersloot, tussen de Ter Beekstraat en Polderland, heeft feitelijk al een inrichting die voldoet aan de eisen van een verblijfsgebied. De verkeersintensiteit ligt hier wel wat hoger dan de (in globale zin te hanteren) grenswaarde van ca. 4000 auto's per etmaal. In deze situatie wordt dat echter niet als een probleem gezien.

De *busbaan* (Aalscholverpad, Roerdomppad) dient vanwege de specifieke functie en inrichting, waarbij een relatief hoge rijsnelheid voor de bussen uitgangspunt is, als een verkeersader te worden beschouwd.

De hier voorgestelde categorisering van de wegen in Diemen-Zuid past bij het basisprincipe, dat ten grondslag heeft gelegen aan de structuur van het huidige verkeerssysteem. Het opnemen van het zuidelijke traject van de Boven Rijkersloot (gedeelte met klinkerverharding) in het verblijfsgebied benadrukt nog eens extra, dat het wegstelsel in Diemen-Zuid niet is bedoeld voor doorgaand verkeer.

Bovendien blijkt uit de uitkomsten van eerdere modelberekeningen, dat deze categorisering ook bestand is tegen een eventuele wijziging van de functie van de busbaan. De verkeersintensiteit op het beoogde verblijfsgedeelte van de Boven Rijkersloot zou dan afnemen, en die op het verkeersader-gedeelte van de Boven Rijkersloot toenemen.

Bedrijfsterreinen

In de bedrijvenparken Bergwijkpark en Verrijn Stuart wordt het (eventueel) aanwijzen van verblijfsgebieden niet zinvol geacht. Doorgaans gebeuren er op dergelijke bedrijfsterreinen weinig verkeersongevallen. Bovendien gaat voor wat betreft de verblijfskwaliteit de aandacht in de eerste plaats uit naar woongebieden en winkelcentra.

De wegen op de beide bedrijfsterreinen kunnen het beste worden ingedeeld in een categorie "voorlopige verkeersaders". Dit houdt in dat het snelheidsregiem 50/km per uur blijft; in het kader van de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig dient de voorrang van het verkeer op deze voorlopige verkeersaders te worden geregeld.

2.3 Wegen buiten bebouwde kom

De *Diempolderweg* is een provinciale 80 km/uur-weg. De functie en inrichting (asfaltweg, aparte fietsvoorzieningen, geen erfaansluitingen) zijn zodanig, dat een indeling in de categorie verkeersaders evident is.

De hoge rijsnelheden op de Diempolderweg worden als bedreigend ervaren, vooral bij het eerste aansluitpunt van Diemen-Noord, de Vlinderweg. Het past in de structuur van het Diemense wegennet goed passen, om de maximum rijsnelheid op de Diempolderweg op het

gedeelte tussen de Vlinderweg en de Ouddiemerlaan te verlagen naar 50 km/uur. Het betreffende weggedeelte heeft tevens een lokale functie ter ontsluiting van Diemen-Noord. Het aanbrengen van een fysieke snelheidsremmer (bijvoorbeeld een rotonde of een afrembocht) is daarbij nodig om blijvend het gewenste effect te verkrijgen.

Langs de Diem en de Gaasp liggen ondergeschikte wegen, die vooral een functie hebben ter ontsluiting van de aanliggende bebouwing, de *Overdiemerweg* en *Stammerdijk*. De verkeersintensiteiten zijn hier laag. Alleen in situaties met files op het omringende hoofdwegennet, wordt de Stammerdijk belast met sluipverkeer. Beide wegen worden voorts gebruikt als recreatieve fietsroute.

De *Kanaaldijk* is alleen in de wintermaanden opengesteld voor autoverkeer en vervult vooral een recreatieve functie.

De Overdiemerweg, de Stammerdijk en de Kanaaldijk komen in aanmerking voor de status "verblijfsgebied" buiten de bebouwde kom, met een 60 km/uur-regiem. Op enkele plaatsen dienen maatregelen te worden getroffen: Poorten bij begin- en eindpunten van de weg en enkele drempels op bijzondere plaatsen (zoals een bebouwingscluster).

3 MAATREGELEN IN DE VERBLIJFSGEBIEDEN

3.1 Algemene uitgangspunten

Door het aanwijzen van de wegen met de functie verkeersader, zijn tevens de verblijfsgebieden bepaald. Alle wegen, die niet tot de categorie verkeersaders behoren, maken deel uit van verblijfsgebieden. Op een aantal wegen in de beoogde verblijfsgebieden zullen (aanvullende) verkeersremmende maatregelen moeten worden getroffen, passend bij een snelheidsregiem van 30 km/uur.

Fase 1 van het Startprogramma Duurzaam Veilig behelst voor de periode 1998-2001 een sobere aanpak van deze infrastructurele maatregelen. De maatregelen dienen te worden getroffen op plaatsen waar ze het meest noodzakelijk zijn. Een sobere aanpak heeft dus niet zozeer betrekking op de vormgeving van de maatregelen als wel op het aantal lokaties.

Bij het globaal bepalen van de aard en omvang van de maatregelen in de verblijfsgebieden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- busroutes binnen verblijfsgebieden opnemen in 30km-regiem, zij het met daarop aangepaste maatregelen;
- poorten in de vorm van een uitritconstructie met 30km-bord. Hiermee wordt uniformiteit verkregen met de in Diemen reeds uitgevoerde aansluitingen van zijstraten op de hoofd-wegen (verkeersaders).
- maatregelen binnen de wijk beperken tot meest noodzakelijke lokaties: ongevalspunten, nabij scholen, lange rechtstanden met breed wegprofiel;
- overgang van (bestaande) woonerven naar 30km-zones dienen tenminste juridisch te worden afgedekt: Bij einde woonerf het bord begin 30km-zone plaatsen.
- een kruispuntplateau is de meest kostbare voorziening; deze in beginsel toegepast op 4-armige kruispunten in lange rechtstanden. Bij T-aansluitingen zoveel mogelijk kiezen voor een (veel goedkopere) sinusdrempel op één van de in elkaars verlengde liggende takken.

3.2 Indicatie van de maatregelen

Om mede op basis van uitvoeringskosten prioriteiten te kunnen bepalen, is in globale zin het aantal en type van de maatregelen per gebied ingeschat. Het betreft hier nog geen concrete uitwerkingen in de vorm van exacte plaatsbepaling en vormgeving van de maatregelen. Dit komt naderhand aan de orde bij het opstellen van plannen op gebiedsniveau, in overleg met belanghebbenden.

Diemen-Centrum

In dit gebied dienen ca. 20 bestaande poorten (uitritconstructies) te worden voorzien van 30 km-borden. Op 13 punten dient nog een uitritconstructie met bebording te worden aangebracht.

De bestaande voorrangregeling op het kruispunt Ouddiemerlaan-Rode Kruislaan-ML.Kinglaan past niet zonder meer bij nieuwe wegcategorieën: De Ouddiemerlaan is een verkeersader en de beide zijwegen behoren gaan tot het 30 km-gebied behoren.

Omdat de voorrangskruising als snelheidsremmer fungeert voor het verkeer op de Ouddiemerlaan, is het wenselijk om deze voorrangsplicht te handhaven. De bestaande voorrangsregeling kan worden ingepast, door de poorten in de Rode Kruislaan en in de M.L.Kinglaan ca. 30 m terug te leggen.

Vanwege het brede profiel in combinatie met de vrij lange rechtstanden in de Rode Kruislaan/W.de Zwijgerlaan en de M.L.Kinglaan/T.Asserlaan dienen hier enkele drempels en kruispuntplateaus te worden aangelegd. Uitgegaan wordt van in totaal 4 drempels en 4 plateaus.

In de René Cassinlaan kan op een tweetal punten een punaise (bolgestrate cirkel) worden aangebracht op de kruisingsvlakken met aansluitende zijstraten. Deze punaises werken vooral in visueel opzicht attentieverhogend en de trillingshinder van vrachtauto's is beperkt.

Op een tweetal kruispunten van verkeersaders dient de voorrang te worden geregeld d.m.v. een voorrangskruising: Harteveldseweg-Burg. Bickerstraat en Muiderstraatweg-Pr.Bernhardlaan.

Diemen-Noord

Op de toegangswegen Vlinderweg, Schepenweg en Buytenweg dient (nabij de T-aansluiting met de buurtwegen) een poort te worden aangelegd in de vorm van een drempel met bebording. Op de Vogelweg ligt reeds een verhoogde fietsroutekruising, waarmee de 30 km-poort gecombineerd kan worden.

Diemen-Zuid

De beide aansluitingen van het zuidelijke (klinker-gedeelte) van de Boven Rijkersloot op de asfaltwegen dienen van een uitritconstructie met 30 km-borden te worden voorzien.

Bij de uitmondingen van de woonerven op dit deel van de Boven Rijkersloot dienen eveneens 30 km-borden te worden geplaatst.

Op een tweetal onderlinge aansluitingen van verkeersaders dient de voorrang te worden geregeld d.m.v. een voorrangskruising: De aansluitingen van de Beukenhorst en de Ter Beekstraat op de Boven Rijkersloot.

4 FINANCIËLE ASPECTEN

4.1 Kostenraming 30km/uur-maatregelen

Van de te treffen infrastructurele maatregelen zijn de kosten op basis van eenheidsprijzen indicatief geraamd per wijk. De kosten zijn inclusief

- onvoorzien 10%
- voorbereidingskosten (ontwerp, bestek, toezicht) 15%
- BTW 17,5%

gebied	kosten
Diemen-Centrum	f 510.000,-
Diemen-Noord	f 50.000,-
Diemen-Zuid	f 50.000,-
totaal	f 610.000,-

4.2 Subsidieregeling Uitvoeringsprogramma duurzaam veiligheid

Voor uitbreiding van 30 km-zones stelt het rijk f 120 miljoen ter beschikking om te verdelen over de gemeenten. De verdeling gaat in principe naar rato van de totale weglengte binnen de bebouwde kom.

Diemen (inclusief de bedrijfsterreinen) heeft 65,4 km weglengte ten opzichte van 60.000 km in geheel Nederland. Voor de gemeente Diemen is er dus in beginsel een subsidiebedrag beschikbaar van tenminste ca. $65,4/60.000$ van f 120 miljoen = ca. f 131.000,-

Om tenminste dit bedrag te verkrijgen, dient de gemeente Diemen een aantal 30 km-projecten voor subsidie aan te melden met een totaalbedrag van tenminste:

$f 131.000,- \times 100/40 = f 327.000,-$ (de subsidie is in beginsel 40% van de projectkosten).

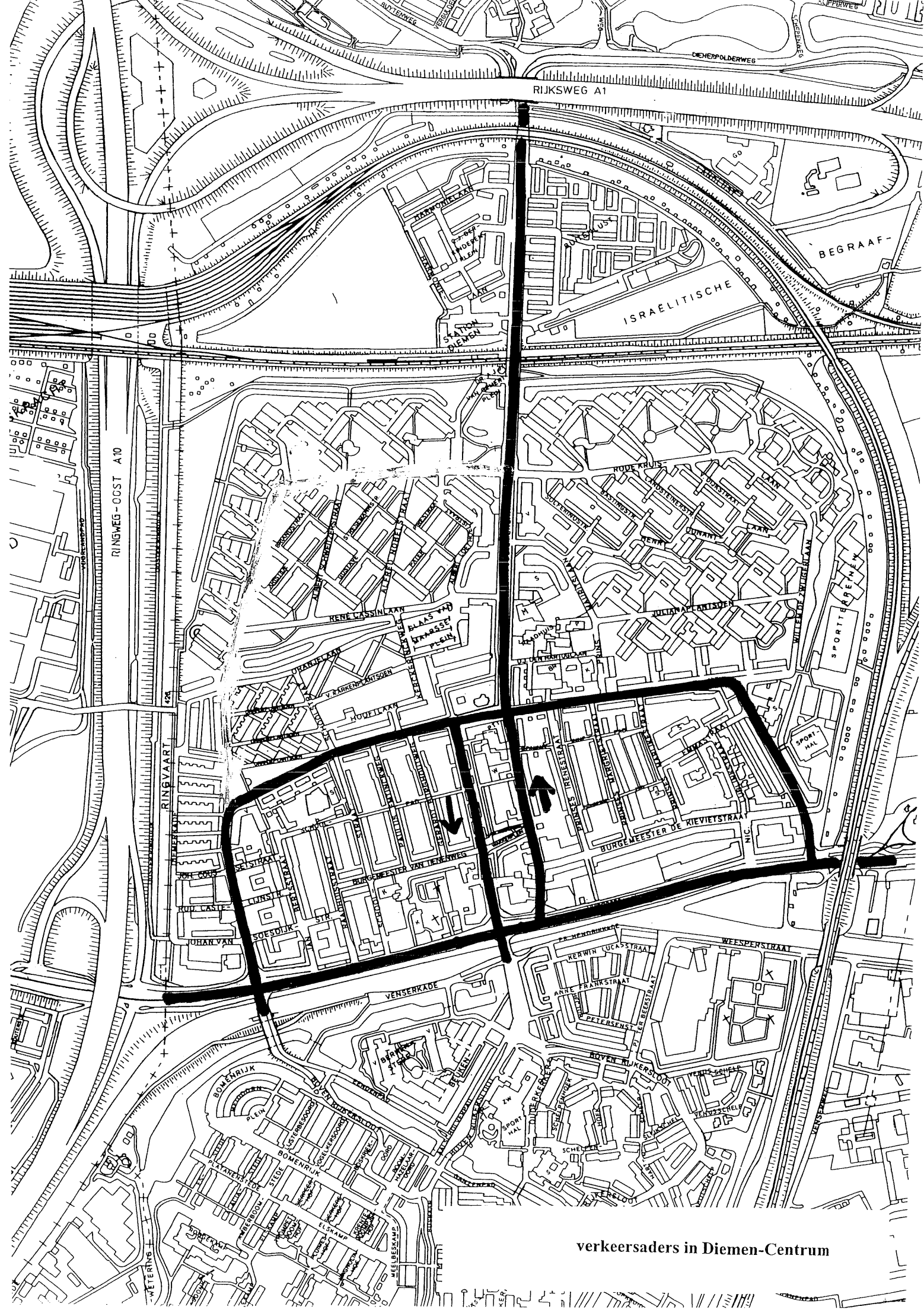
Voorts is aan de bijdrage van 40% een maximum verbonden van f 1000,- per hm weglengte. Derhalve wordt die maximale bijdrage van f 1000,- per hm slechts verkregen, indien de (gemiddelde) projectkosten tenminste f 2500,- per hm bedragen. Hieruit is af te leiden dat de projecten gezamenlijk tenminste 131 hm weglengte dienen te omvatten.

De uitvoering van de gesubsidiëerde 30 km-projecten dient uiterlijk 31 december 2001 gereed te zijn. Uitvoering van de 30 km-projecten in Diemen-Centrum, -Noord en -Zuid houdt voor de gemeente in de periode 1999-2001 een investeringsverplichting in van:

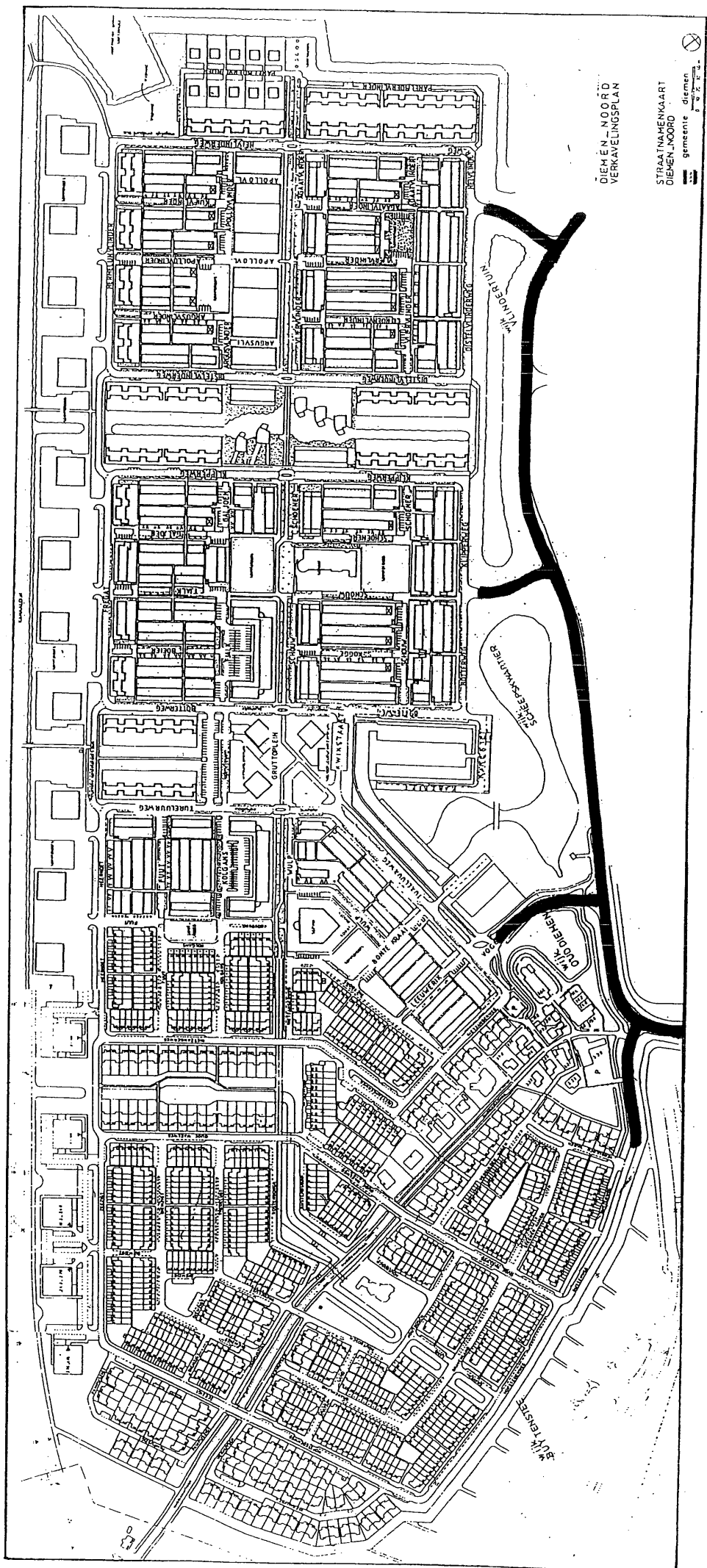
$f 610.000,- - f 131.000,- = f 479.000,-$

5 COLOFON

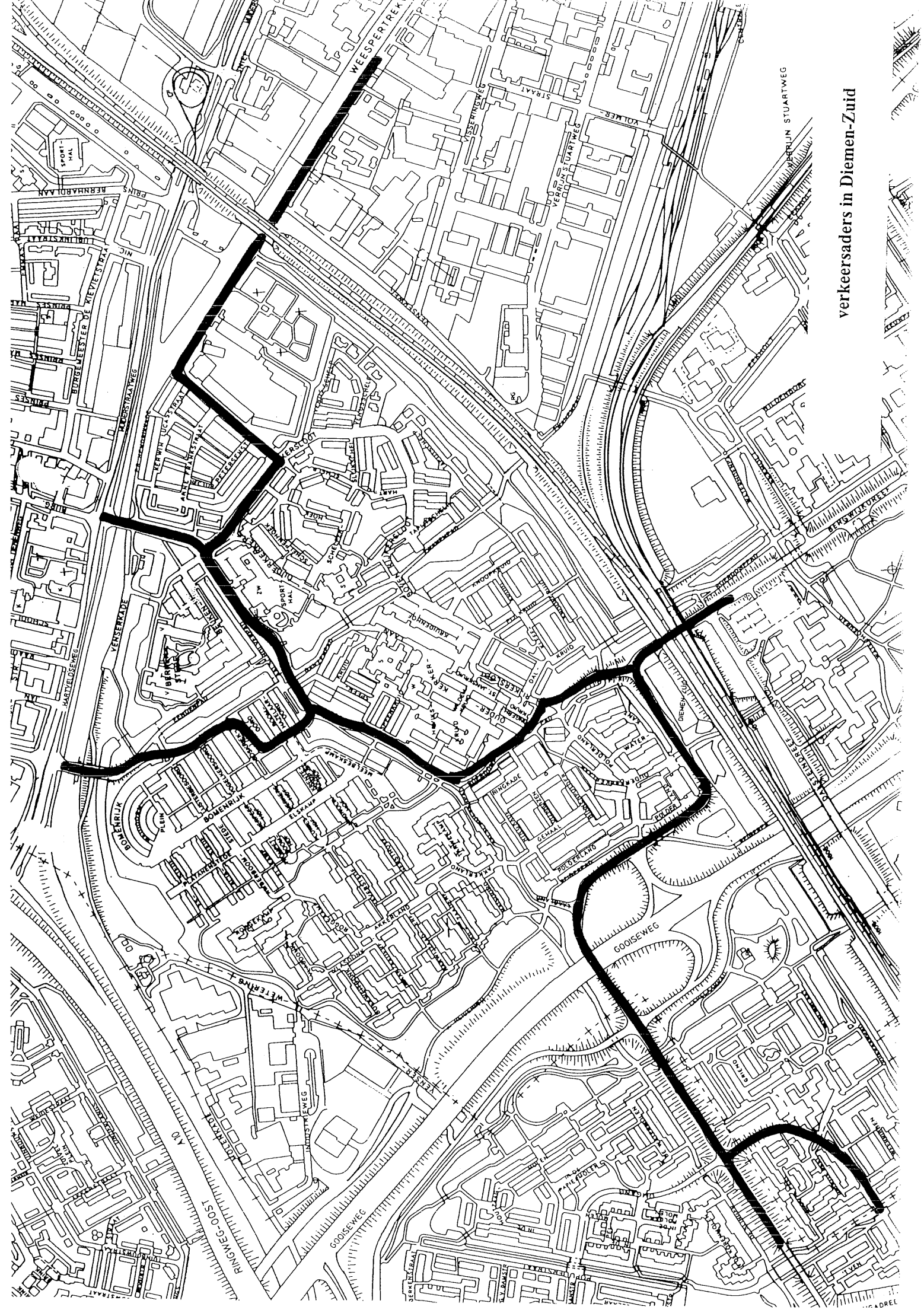
Opdrachtgever	: Gemeente Diemen
Project	: Beleidsnotitie Verblijfsgebieden
Dossier	: P 4095.01.001
Omvang rapport	: 13 pagina's
Auteur	: P.M. Trouw
Bijdrage	:
Projectleider	: P.M. Trouw
Projectmanager	: D. Rooks
Datum	: 11 november 1998
Autorisatie	:



verkeersaders in Diemen-Centrum



verkeersaders in Diemen-Noord



verkeersaders in Diemen-Zuid

