

De verkeersafwikkeling manegeterrein Ouderkerk aan de Amstel
13 november 2018

Aan de zuidostrand van Ouderkerk aan de Amstel bevinden zich drie percelen met (voormalige) bedrijfsbebouwing langs de Holendrechteweg en de Middenweg:

- Het autoschadeherstelbedrijf Compier;
- Een manege;
- Het transportbedrijf Verheul.

In figuur 1 is de locatie aangegeven.

Voor de twee eerste terreinen wordt een bouwplan ontwikkeld met respectievelijk 18 woningen op het terrein van Compier en 36 woningen op het terrein van de manege. Voor het terrein van Verheul zijn nog geen concrete plannen ontwikkeld.



Figuur 1: locatie Compier, Manege en Verheul in Ouderkerk aan de Amstel. (Googel maps).

In deze notitie beschrijft XTNT wat de verkeersconsequenties zijn van deze bouwplannen.

Autoverkeer zal de locaties bereiken via de Holendrechteweg. Deze sluit aan met een rotonde op de Machineweg. Ook nu al is er een aantal verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en afwikkelingsproblemen. In de notitie worden mogelijkheden onderzocht om een verbeterde verkeerssituatie te bereiken.



Verkeer in de bestaande situatie.

De Holendrechtendijk is een oude veendijk in de Amstelscheg. Het wegprofiel is daardoor vrij smal: circa 5 meter brede asfaltloper, die voorzien is van fietssuggestiestroken aan beide zijden en een voetpad van circa 1,20m aan de oostzijde. Er liggen enkele asfaltdrempels in de weg en ter plaatse van de Middenweg is er een gestraat plateau. In de week van 4 november 2018 is een telling en een snelheidsmeting gedaan in de buurt van de Middenweg

Tabel: intensiteiten spits, dal etmaal en snelheden spits, etmaal 4-11 november 2018.

	ochtendspits	avondspits	etmaal
Telling aantal mvt	105	104	1119
Gemiddelde snelheid	36		
V85-snelheid	47		

Gegevens meting 4 -11 november Holendrechteweg (de V85-snelheid: 85% van de voertuigen rijdt langzamer dan deze snelheid)

Er rijdt weinig autoverkeer, in het algemeen is dit verkeer met herkomst of bestemming langs de Holendrechteweg. Er rijden meer fietsers: veel fietsers gebruiken de route Holendrechteweg – Middenweg van Amstelveen en Ouderkerk naar Amsterdam-Zuidoost om de drukke Machineweg te kunnen ontwijken, een deel van hen rijdt naar het recreatiegebied rondom de Holendrechtplas.



Figuur 2: ligging terrein Compier (linksboven), manege (midden) en Verheul (onder) en mogelijke ontsluiting (uit: 'Ruimtelijke visie locaties Holendrechteweg, Kien')



Forneel is de weg een 30 km-weg binnen de bebouwde kom maar de werkelijke snelheid ligt is hoger, zo blijkt ook uit de snelheidsmetingen. De gemiddelde snelheid is 36 km/uur (zowel in de ochtend-, avondspits als de tussenliggende uren) en slechts 27% houdt zich aan de snelheidslimiet. 7% rijdt zelfs harder dan 50 km/uur. De komgrens ligt ver ten zuiden van de Middenweg, bij de A9-onderdoorgang. Het noordelijk deel (ongeveer vanaf de tennisclub tot de Machineweg) is dichter bebouwd dan het zuidelijk deel, dat een meer landelijk karakter heeft. Omdat het overzicht over de weg vrij goed is, en de weg niet druk is, rijdt het autoverkeer vrij snel. Fietsers hebben soms last van te snel rijdend verkeer.

Autoverkeer vanuit Ouderkerk-zuid en vanaf de Holendrechteweg kan niet via de Middenweg naar Amsterdam-Zuidoost en moet via de Machineweg of door het dorp naar de Burgemeester Stramanweg. De rotonde Machineweg – Holendrechteweg is in de ochtendspits druk, er is een korte wachttijd om de rotonde vanaf de Holendrechteweg op te kunnen rijden.

Naast het getelde verkeer werd de Holendrechteweg tot voor kort eveneens gebruikt als toegangsroute voor Verheul, Compier en de manege. De hoeveelheid verkeer die deze locaties aantrokken en genereerden, kan worden berekend met de standaardkentallen van CROW. Compier genereerde 150 autobewegingen per dag (75 aankomsten en 75 vertrekken). Momenteel is de locatie nog maar beperkt in gebruik en genereert deze maar 15-20 bewegingen per dag. Van de manege is bekend dat daar ruimte is voor 70 boxen en berekend is dat deze 70 boxen op werkdagen 250 voertuigbewegingen genereerden (125 aankomsten en 125 vertrekken). Verheul was een transportbedrijf met 40 vrachtwagens en genereerde circa 60 (vracht)autobewegingen per dag.

De getelde aantallen auto's op de Holendrechteweg zijn dus de afgelopen jaren verminderd met circa 300-400 auto's per dag, in de spitsuren is dit 30-40 auto's minder dan voor het leegkomen van de drie locaties.

Toekomstige situatie

Op de locaties Compier en Manege zijn nu respectievelijk 18 en 36 woningen geprojecteerd. Deze woningen zullen (weer volgens de kentallen van CROW) respectievelijk 140 en 275 verkeersbewegingen per dag genereren. De nieuwbouw is dus goed voor 415 verkeersbewegingen, met een marge tussen 400 en 450. In de spitsuren zal dit 40 a 50 bewegingen zijn: 30-35 uitgaande en 10-15 inkomende in de ochtendspits. In de avondspits zal er juist meer inkomend verkeer zijn dan uitgaand verkeer.

Het verkeer van beide bouwlocaties is dus ongeveer net zo veel als dat er de afgelopen jaren is weggevallen door het leegstaan van de manege en het vertrek van Compier en Verheul. De woningbouw genereert echter veel minder zwaar vrachtverkeer dan de oorspronkelijke bestemmingen. Mochten de bouwplannen niet doorgaan dan is er een kans de locaties volgens het bestaande bestemmingsplan (bedrijven en manege) weer opnieuw worden ingevuld. Dan zal het effect in verkeersbewegingen hetzelfde zijn als dat van woningbouw.



De verkeersstroom van en naar de beide woningbouwlocaties zorgt voor vier aandachtspunten:

1. De uitrit van de Middenweg op de Holendrechteweg is onoverzichtelijk. Vanuit de Middenweg moet de dijk worden opgereden, het overzicht op de Holendrechteweg is mede door dit hoogteverschil slecht.
2. De vele fietsers op de Holendrechteweg (tussen Middenweg en Machineweg) hebben last van het -soms snelrijdend- autoverkeer op de Holendrechteweg. Zowel het aantal fietsers als het aantal automobilisten zal door de invulling van de locaties gaan toenemen.
3. De beide locaties zullen aansluiten op de Middenweg. Omdat deze route al veel gebruikt wordt door fietsers kunnen daar in theorie conflicten ontstaan. Of dat zo is hangt af van de vormgeving van de aansluitingen op de Middenweg en van de aansluitvorm van de toegang naar de beide bouwlocaties.
4. De druk op de rotonde Holendrechteweg – Machineweg zal toenemen. De wachttijd voor verkeer vanaf de Holendrechteweg zal daardoor ook stijgen. Een exacte berekening zal moeten aantonen of deze wachttijd nog binnen proporties blijft.

De problemen zijn onafhankelijk van de manier waarop de beide locaties worden ingevuld: zowel met de opnieuw ingevulde oorspronkelijke bestemming als met woningbouw zijn deze min of meer hetzelfde.

Mogelijkheden voor verbetering van de situatie

1: profiel Holendrechteweg

Verbetering van de situatie voor fietsers op de Holendrechteweg is mogelijk door de weg een meer stedelijk karakter te geven. Nu is het profiel van de weg op het zuidelijk en noordelijk deel hetzelfde: een 5 meter brede asfaltweg met fietssuggestiestroken en een voetpad



Figuur 3: Profiel Holendrechteweg met plateau bij de aansluiting van de Middenweg (Google)



Door het deel van de weg tussen Middenweg en Machineweg anders in te richten en meer ruimte voor fietsers te geven kan de snelheid omlaag worden gebracht en de veiligheid voor fietsers worden vergroot. Omdat de aantallen autoverkeer laag zijn kan een inrichting als fietsstraat worden overwogen: twee smalle rode asfaltbanen (van 2,4 m breed) gescheiden door een bolgestrate middenstrook. Landbouwverkeer kan hier gebruik van maken en de personenauto's worden gedwongen om of achter fietsers te blijven of deze met lage snelheid in te halen. Omdat de breedte van de bestaande verharding op de dijk maatgevend is past een oplossing met vrijliggende fietspaden niet. Door ook aan de zijde van de Bullewijk trottoirbanden aan te brengen krijgt de weg veel meer de uitstraling van een woonstraat in een 30 km-gebied, in plaats van het karakter als weg in het buitengebied die het nu is.



Figuur 4: Typisch fietsstraatprofiel tweerichtingsverkeer

2. Fietsroutes en alternatieven verbeteren.

De toegankelijkheid en bruikbaarheid van de nu al veelgebruikte fietsroute via de Middenweg kan worden verbeterd. Er is nu een smal bruggetje naar de Hoofdenburgersingel, dat slecht toegankelijk is voor fietsers. De hekjes zouden kunnen worden vervangen door paaltjes, zodat het doorrijden gemakkelijker wordt voor fietsers. Dan zou de route via Hoofdenburgersingel ook als toegangsroute voor het fietspad kunnen worden gebruikt en kan de Holendrechteweg worden vermeden. Dit geldt ook voor de verbinding van Hoofdenburgersingel naar de locatie van Compier via Nederhoven. Ook zou een toegangsroute naar de tennisclub vanaf het fietspad rondom de Ouderkerkerplas kunnen worden gerealiseerd. Dat maakt het gebruik van de route via Hoofdenburgersingel ook aantrekkelijker.



Figuur 5: Extra fietsroutes naar Compier- en manegelocatie





Tweede aansluiting tennisclub voor fietsers

3. Aansluiting Middenweg - Holendrechteweg

De opgang naar de Holendrechteweg is steil en het uitzicht vanuit de Middenweg op de Holendrechteweg is niet optimaal. Mede vanwege de steile oprit zullen automobilisten geneigd zijn om met een flinke vaart naar boven te rijden en de kruising op te rijden. Door de helling iets te verlengen en te verschuiven naar het oosten ontstaat een vlak deel, waar automobilisten kunnen remmen en de verkeerssituatie beoordelen. De fysieke mogelijkheden om de helling te verlengen zijn wellicht beperkt en mogelijk zijn er aanvullende constructies nodig.

Daarnaast lokt de vormgeving van de aansluiting een bepaald voorrangsgedrag uit: auto's uit de Middenweg zijn geneigd voorrang te verlenen aan verkeer op de Holendrechteweg. Formeel heeft verkeer van rechts voorrang, het is een 30 km-gebied. Om verwarring en ongelukken te voorkomen is het daarom beter om hier een voorrangskruispunt van te maken.

4 verdeling verkeer door extra aansluitingen

De bestaande fietsbrug tussen Middenweg en Hoofdenburgersingel/Overweg kan ook worden vervangen door een brug die geschikt is voor autoverkeer. Het autoverkeer van de manegelocatie heeft dan twee mogelijkheden om de locatie te bereiken: via Holendrechteweg en via Hoofdenburgersingel. Dit kan leiden tot een spreiding van de verkeersdruk: de drukke rotonde kan dan worden vermeden. Hiervoor is het wel nodig dat het eerste deel van de middenweg (tussen aansluiting Manege en brug Nederhoven) breder wordt.

Voor de locatie Compier kan eenzelfde oplossing worden bereikt door een volledige aansluiting op Nederhoven te realiseren.



Bijlage: verslag observatie verkeer, 5 november Ca. 8.00 – 10.00 uur.

Algemeen

- De Holendrechteweg is ondanks de ochtendspits relatief rustig;
- De drempels remmen het verkeer enigszins, dit zal in de lusdata terug te zien zijn;
- De kruising Holendrechteweg-Middenweg is door het hoogteverschil in beide richtingen onoverzichtelijk. Bij het uitrijden van de Middenweg is het zicht vooral naar de linkerkant slecht;
- De weg lijkt beperkt overeen te komen met het gewenste ontwerp van een 30kmh-weg. In combinatie met de goede overzichtelijkheid roept dat op tot hard rijden.

Autoverkeer

- Weinig autoverkeer op de Holendrechteweg;
- Veel verkeer op de verbinding Jan Benningheweg – Machineweg richting de A2: dit is de belangrijkste ontsluiting van Ouderkerk a/d Amstel richting het snelwegennetwerk. De rotonde bij de Holendrechteweg is erg druk, maar wel veilig;
- Een enkele auto richting de Middenweg, deel van het bedrijfspand tegenover de manege lijkt nog in gebruik;
- Bij ontwikkeling zal het verkeer op de Holendrechteweg richting Machineweg toenemen. Dit kan mogelijk leiden tot vertraging bij de rotonde, omdat tussen de stroom verkeer moeilijk in te voegen is. Verwachting is dat dit in omvang mee zal vallen. Vooral tussen 8 en half 9 doet dit zich voor, daarna is de stroom richting de snelweg vaak genoeg onderbroken.

Fietsverkeer

- Meer fietsverkeer dan autoverkeer op de Holendrechteweg;
- Veel fietsers lijken van Amstelveen en Ouderkerk a/d Amstel naar Amsterdam Zuid-Oost via de Holendrechteweg en Middenweg (en v.v.) te fietsen;
- Dit gedrag in combinatie met de toegenomen verkeersdruk van auto's bij een ontwikkeling, roept de gedachte op tot het overgaan op een stuk fietsstraat tussen de rotonde Machineweg en de aansluiting op het fietspad van de Middenweg. De kruising Holendrechteweg-Middenweg is hierbij qua zicht een belangrijk aandachtspunt.

