

# Verkeersafwikkeling Manegeterrein

## Ouderkerk aan de Amstel

Referentienummer JLA/757A/19302

Datum 26 - 11 - 2019

### Nieuwbouw Manegeterrein Ouderkerk aan de Amstel

Aan de Middenweg in Ouderkerk aan de Amstel ligt aan de zuidzijde een voormalige manege en aan de noordzijde het autoschadeherstelbedrijf Compier. Voor deze twee terreinen zijn bouwplannen ontwikkeld met 36 woningen op het terrein van de manege en 18 woningen op het terrein van Compier. In figuur 1 is de locatie aangegeven. Het betreft twee afzonderlijke projecten, maar de verkeersontsluiting is op eenzelfde manier geregeld.



Figuur 1: locatie manege/Compier in Ouderkerk aan de Amstel. (Google maps).

De ontsluiting van de beide nieuwbouwprojecten is vanaf de rotonde Machineweg voorzien via de Holendrechteweg en het westelijk deel van de Middenweg. De Middenweg zelf is verder naar het oosten niet toegankelijk voor autoverkeer. De beide nieuwbouwprojecten genereren samen ongeveer 450 autobewegingen per dag: 225 vertrekken en 225 aankomsten.

In 2018 is door XTNT onderzoek gedaan naar de ontsluiting via de Holendrechteweg. De resultaten zijn besproken op een informatieavond in oktober 2018. De conclusies van dat onderzoek en de bespreking waren:

- De Holendrechteweg (het noordelijk deel) wordt veel gebruikt door fietsers, vooral in de richting Middenweg en de tennisbanen. In de zomer is het een belangrijke recreatieve route. Ook is het volgens de omwonenden aanzienlijk drukker met autoverkeer dan de in september 2018 getelde 1100 mvt/dag.. De druk door het recreatieve verkeer en verkeer van de tennisbaan is dan hoger.
- De Holendrechteweg is officieel onderdeel van de 30 km-zone, maar oogt eerder als een 60 km-weg buiten de bebouwde kom dan als een weg binnen de bebouwde kom. De snelheid van het verkeer is veelal tussen 30 en 45 km/uur, waar 30 is toegestaan.
- De capaciteit van de Holendrechteweg is voldoende om de beperkte toename van het autoverkeer als gevolg van de nieuwe woningen te kunnen verwerken. De aansluiting op de rotonde bij de Machineweg is echter in de huidige situatie in de spits al zwaar belast.
- De Holendrechteweg-noord en de Middenweg zijn een toegangsroute voor langzaam verkeer naar het recreatiegebied en tegelijk een veilige route voor fietsers richting Amsterdam-Zuidoost. Op de Holendrechteweg is er een probleem door de snelheid van het autoverkeer en de menging van fietsverkeer met autoverkeer. Ook zonder de nieuwe woningen zouden maatregelen moeten worden genomen om de snelheid van het autoverkeer beter te reguleren en de veiligheid voor fietsers te verbeteren.
- Voor fietsers is er een alternatief via de Hoofdenburgersingel, maar het bruggetje naar de Middenweg is slecht toegankelijk.
- Om de Holendrechteweg minder te belasten kan een extra auto-ontsluiting via dit bruggetje en via Hoofdenburg worden gerealiseerd. Dit wordt vanwege de belasting van de woonstraten in Hoofdenburg door de omwonenden niet wenselijk geacht.
- Vanuit de Middenweg moet autoverkeer een helling oprijden om bij de Holendrechteweg te komen. Het uitzicht op de T-splitsing is matig, ook vanwege de helling. Dit wordt onveilig gevonden.



Figuur 2: De beide bouwplannen (globale indicatie te bebouwen gebied) en de genoemde wegen

Het bouwplan voor het manegerterrein is in de herfst van 2019 in de gemeenteraad van Ouder Amstel besproken. Er zijn amendementen ingediend waarin wordt vastgesteld dat voor de planning van woningen een goede en veilige verkeersontsluiting een noodzakelijke randvoorwaarde is. Daarbij is tevens vastgesteld dat het verkeerskundig onderzoek vier verschillende scenario's schetst maar geen advies bevat over de beste manier om het gebied te ontsluiten. De ontsluiting over de Holendrechteweg, via het bruggetje naar de Hoofdenburgersingel of via alternatieve verkeersroutes langs de Ouderkerkerplas brengen alle nadelen met zich mee. Daarom heeft de raad verzocht om de

uitgangspunten voor de herontwikkeling van het manegeterrein uit te breiden met het uitgangspunt dat de ontsluiting van het plangebied verkeersveilig dient te zijn, waarbij met name het fietsverkeer aandacht verdient.

In deze notitie beschrijft XTNT welke mogelijkheden er zijn om de verkeersontsluiting optimaal en veilig te maken met bijzondere aandacht voor het fietsverkeer. Allereerst gaan we in op de mogelijke alternatieven voor auto-ontsluiting, zodat het autoverkeer via de Holendrechteweg afneemt en de fietsveiligheid op de Holendrechteweg kan verbeteren. Daarna beschrijven we alternatieve veilige routes voor de fiets en de mogelijkheden om de ontsluiting via de Holendrechteweg zelf veiliger te maken.

### Alternatieven voor de auto-ontsluiting

Naast of in plaats van de ontsluiting via Holendrechteweg zijn er de volgende alternatieven mogelijk:



Figuur 3: alternatieven voor de auto-ontsluiting

#### Via het bruggetje en via Hoofdenburgersingel (rode route)

Het maken van een tweede (of alternatieve) ontsluiting tussen Hoofdenburgersingel en Middenweg vraagt de vervanging van de fietsbrug door een nieuwe brug die toegankelijk is voor autoverkeer. Het is waarschijnlijk dat het merendeel van het verkeer van de nieuwbouwwoningen hiervan gebruik gaat maken om zo via de Machineweg naar de A2/Amsterdam-Zuidoost te rijden. Verkeer naar Ouderkerk/Amstelveen kan zowel via deze route als via de Holendrechteweg. De Hoofdenburgersingel kan dit verkeer in beginsel wel aan. Echter, deze weg is tevens een hoofdontsluitingsweg die dwars door de wijk loopt en is daardoor redelijk belast. Omdat deze route een langer traject door een woongebied heeft dan de Holendrechteweg is dit minder wenselijk. Ook kan de route Middenweg-Hoofdenburgersingel doorgaand verkeer aantrekken, dat de drukke rotonde Holendrechteweg/Machineweg wil mijden.

#### Via de Middenweg-oost naar de Korte Dwarsweg (paarse route)

De Korte Dwarsweg is toegankelijk voor auto's naar de aanliggende percelen. De Middenweg-oost is een smalle weg die momenteel alleen toegankelijk is voor fietsers en voetgangers. Om de route als ontsluitingsweg te kunnen gebruiken, is verbreding van de Middenweg nodig tot aan de Korte

Dwarsweg. Gevolg zou zijn dat er een autoverbinding dwars door het recreatiegebied zal komen te lopen. De Middenweg is nu een verkeersveilige verbinding voor fietsers, niet alleen naar het recreatiegebied, maar ook naar Amsterdam Zuidoost. Naast de financiële consequenties is een ontsluiting via de Middenweg – oost naar de Korte Dwarsweg, vooral vanuit het oogpunt van veiligheid en leefbaarheid een minder goede oplossing.

#### **Rondom de Ouderkerkerplas. (blauwe route)**

Autoverkeer van en naar de nieuwbouw kan eventueel via de Holendrechteweg, Holendrechtzijweg en Amstelweg de Abcouderstraatweg bereiken. Dit betekent erg veel en ver omrijden. Zolang de Holendrechteweg richting rotonde niet wordt afgesloten, zal daarom niemand deze route nemen. Vanwege de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven langs de Holendrechteweg kan deze weg echter niet worden afgesloten.

**De conclusie luidt dat alle alternatieven minder verkeersveilig zijn of minder effectief dan de ontsluiting via de Holendrechteweg. Daarom wordt geadviseerd het gebied via de Holendrechteweg te ontsluiten. Wel kunnen daarbij de volgende aanbevelingen worden gedaan voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.**

#### **Verbetering verkeersveiligheid aansluiting Holendrechteweg**

Indien de ontsluiting van de nieuwbouwwoningen op het manegeterrein gebeurt via de Holendrechteweg, zijn er twee aandachtspunten waar verbetering kan plaatsvinden:

1. De verkeersveiligheid van het fietsverkeer
2. Het uitzicht en het overzicht bij de aansluiting Middenweg – Holendrechteweg.

Verbeteringen zijn mogelijk in de vorm van:

- Een andere inrichting van de Holendrechteweg
- Meer en veiliger mogelijkheden voor fietsers
- Een verbetering van de aansluiting Middenweg – Holendrechteweg.

#### **1: profiel Holendrechteweg: inrichting als fietsstraat**

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 4: 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 en het fietsaanbod groot, 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 het water (de Bullewijk) trottoirbanden aan te brengen en extra verkeersdrempels aan te leggen, 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 5: Holendrechteweg met fietsstraatprofiel tweerichtingsverkeer.*

De aanleg van een fietsstraat is een kostbare zaak, en kan waarschijnlijk niet vanuit de planontwikkeling worden gefinancierd. Een minder kostbare, korte termijnoplossing, is het verwijderen van de fietssuggestiestroken en het aanbrengen van lage beplanting aan de Bullewijk-zijde, gecombineerd met de aanleg van enkele extra drempels en/of visuele onderbrekingen.

## **2. Fietsroutes verbeteren**

Daarnaast kan ook de toegankelijkheid en bruikbaarheid van de nu al veelgebruikte fietsroute via de Middenweg worden verbeterd. Er is nu een smal bruggetje naar de Hoofdenburgsingel, dat slecht toegankelijk is voor fietsers. Door de hekjes te vervangen door paaltjes, wordt het doorrijden vergemakkelijkt voor fietsers. In dat geval zou de route via Hoofdenburgsingel ook als toegangsroute voor het fietspad kunnen worden gebruikt en kan de Holendrechteweg door fietsers worden vermeden.

Ook zou een verbinding van Hoofdenburgsingel naar de locatie van Compier via Nederhoven kunnen worden gerealiseerd.

Voor fietsers naar de tennisclub kan een toegangsroute vanaf het fietspad rondom de Ouderkerkerplas worden gerealiseerd door het maken van een opgang naar het fietspad. Dat maakt het gebruik van de route via Hoofdenburgsingel ook aantrekkelijker.

Het bewust sturen van al het fietsverkeer via Hoofdenburg is in de praktijk onmogelijk. Dan zou het fietsverkeer via de Holendrechteweg moeten worden verboden. Vanwege de recreatieve functie en vanwege de bereikbaarheid van de aanliggende percelen is dit onmogelijk.



*Figuur 6: Tweede aansluiting tennisclub voor fietsers (foto Google)*

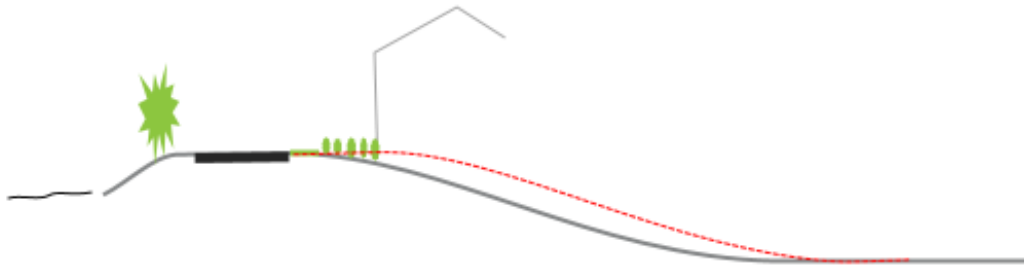
## **3. Aansluiting Middenweg - Holendrechteweg**

De opgang naar de Holendrechteweg is steil, de helling sluit direct aan op de Holendrechteweg. Het is daardoor lastig om overzicht te hebben bij het uitrijden. Het uitzicht vanuit de Middenweg op de Holendrechteweg wordt belemmerd door de aanwezige struiken. Mede vanwege de steile oprit zullen automobilisten geneigd zijn om met een flinke vaart naar boven te rijden en de kruising op te rijden.



*Figuur 7: Uitrit van de Middenweg op de Holendrechteweg (foto Google)*

Door de helling iets te verlengen en circa 5 tot 8 meter te verschuiven naar het oosten ontstaat een vlak deel, waar automobilisten kunnen remmen en de verkeerssituatie beoordelen. Verder dient vooral het zicht op de aansluiting aan de zuidkant te worden verbeterd door het snoeien van de aanwezige struiken. (zie figuur 8).



*Figuur 8: verlengde helling aansluiting Middenweg: plateau met opstelbaarheid*

Een verdere verbetering is het vervangen van de gelijkwaardige aansluiting op het plateau door een voorrangsaansluiting. De aansluiting lokt voorrangsgedrag uit dat niet past bij de juridische situatie: door de vorm van de aansluiting, die er eerder uitziet als een uitrit, zijn auto's uit de Middenweg geneigd voorrang te verlenen aan verkeer op de Holendrechteweg. Maar formeel heeft verkeer van rechts hier voorrang, de aansluiting is een gelijkwaardige kruising. Dit kan in de toekomstige situatie onduidelijkheid en ongelukken veroorzaken. Het is daarom beter om de feitelijke situatie beter te laten aansluiten bij de verwachting die de weggebruiker heeft en verkeer op de Holendrechteweg voorrang te geven (Haaientanden en voorrangsbord).

Voor de afslaande fietsers zou een middensteunpunt een betere oplossing zijn, dit fungeert tevens als snelheidsremmer. De aanleg daarvan is vanwege de beperkte ruimte op de dijk niet mogelijk.

### **Conclusie en aanbevelingen**

De nieuwbouwprojecten op het voormalige manegeterrein en het terrein van Compier worden beiden ontsloten via de Holendrechteweg en de Middenweg. De projecten zorgen daarmee voor extra autoverkeer op de Holendrechteweg. De Holendrechteweg en de Middenweg worden veel gebruikt door fietsers. Door het smalle profiel van de Holendrechteweg en de snelheid van het autoverkeer, die veelal hoger ligt dan de toegestane maximum snelheid van 30km/u, ondervinden de fietsers hiervan hinder. Ook is de verkeerveiligheidssituatie niet optimaal. De Raad van Ouder-Amstel heeft met het oog op de herontwikkeling van beide locaties ten behoeve van woningbouw het College verzocht om de woongebieden op een verkeersveilige manier te ontsluiten en daarbij extra aandacht te besteden aan fietsers.

Al eerder werd een verkenning uitgevoerd naar de mogelijke (alternatieve) ontsluitingen van beide plangebieden. De conclusie van dat onderzoek luidt dat andere ontsluiting van de woningbouw weliswaar mogelijk is, maar dat deze grotere verkeerveiligheidsnadelen kent: (ontsluiting via Hoofdenburg en ontsluiting via de Middenweg) of te ver om zijn en daardoor niet gebruikt zullen worden (ontsluiting via de Ouderkerkerplas) zodat deze als alternatief afvallen.

Voor fietsers zijn – in tegenstelling tot automobilisten wel extra routes mogelijk: via Hoofdenbrug en naar de tennisclub. Daarnaast kan de route via de Holendrechteweg verkeersveiliger worden gemaakt en verbeteren door de Holendrechteweg in te richten als fietsstraat.

Een laatste optimalisatie kan plaatsvinden door de helling van de Middenweg te verlengen, zodat een vlak deel ontstaat bij de aansluiting en daar ook het uitzicht te verbeteren door de aanwezige beplanting terug te snoeien. Ten slotte kan ook de voorrangssituatie logischer worden ingericht zodat deze aansluit bij de verwachtingen van de weggebruikers. Ook hierdoor verbetert de verkeersveiligheid.

