

NSL 3 Brandingdijk aanvullende notitie

Aan: Deelgemeente Prins Alexander
t.a.v. portefeuillehouder buitenruimte, mevrouw J. van Drongelen

Kopie aan: OBR t.a.v Ine Jans
GW t.a.v. Jack van Veen

Betreft: Aanvullende notitie verkeerssituatie Brandingdijk

Datum: 08 juni 2005

Aanleiding

Begin dit jaar is door dS+V een notitie over de verkeerssituatie van de Brandingdijk aan de Deelgemeente Prins Alexander aangeboden. Aanleiding hiertoe werd gevormd door schriftelijke vragen van bewoners. In toegezonden brieven vragen de bewoners aandacht voor de situatie bij het in- en uitrijden van de garage onder de huizen aan de Brandingdijk.

Bespreking van de notitie op 03 maart 2005 met een vertegenwoordiging van bewoners leverde aanvullende vragen op over de huidige verkeerssituatie op de Brandingdijk, die als onveilig wordt ervaren. Niet alleen vanwege het parkeren, maar ook omdat er te hard zou worden gereden, er sprake is van veel bouwverkeer, omdat het fietspad niet direct vanaf de zijde van de woningen is te bereiken en omdat de bus in een richting direct langs het (als krap ervaren) trottoir rijdt.

Deze aanvullende vragen kwamen ook aan de orde bij de toelichting van het dS+V-voorstel op een op 19 april 2005 door Wonio georganiseerde bijeenkomst.

Dit heeft geleid tot een nadere beoordeling van de situatie en ten gevolge daarvan een andere beoordeling van de in eerdere notitie voorgestelde varianten. In deze aanvullende notitie zijn daar 2 varianten aan toegevoegd.

Achtereenvolgens zal opnieuw worden ingegaan op de probleemstelling (1), de resultaten van nader onderzoek van snelheden en verkeersintensiteiten (2).

Vervolgens zal een onderscheid worden gemaakt tussen de tijdelijke en de definitieve situatie (3) en een onderscheid in de problematiek aan de west- en oostzijde (4). Daarna worden de toegevoegde varianten kort beschreven (5), gezien in relatie tot het bestemmingsplan (6) en worden alle varianten met elkaar vergeleken (7). Uiteindelijk worden conclusies getrokken en aanbevelingen (8) gedaan, die het Deelgemeentebestuur kan gebruiken bij de verdere besluitvorming over deze kwestie. Tenslotte wordt al kort ingegaan op een mogelijke fasering (9) van de voorkeursvarianten.

1. Probleemstelling

In de notitie dd. 25 januari 2005 is uitgebreid ingegaan op de problematiek van het in- en uitrijden van de parkeerplaatsen onder de woningen.

Door de smalle opritten (als gevolg van de extra tussenmuurtjes) op eigen terrein kunnen bewoners alleen in rechtstand in- en uitrijden. Doordat de muurtjes nauwelijks zichtbaar zijn vanuit de auto kan niet eerder uitgedraaid worden dan dat het voertuig in zijn geheel van de oprit af is. Doordat het trottoir 3 meter breed is en een gemiddeld voertuig al snel een lengte van 4,5 meter heeft, ontstaat de situatie dat de achterkant van de auto al de weg op komt als de voorwielen nog op de afrit staan. De bestuurder moet zowel het verkeer op de Brandingdijk in de gaten houden als de muurtjes om (lak)schade te voorkomen. Zijn zichthoeken zijn daarbij beperkt omdat de auto nog loodrecht op het verkeer staat en deels schuin op de afrit. Ook de muurtjes aan weerszijde van het voertuig zijn daarbij door de beperkte hoogte niet duidelijk zichtbaar. Bewoners die vanuit westelijke richting willen inrijden (rijdend aan de kant van de huizen) maken van de andere weghelft gebruik om de garage recht in te kunnen rijden.

Naast de problemen met het in- en uitrijden zijn tijdens de bewonersavonden nog een aantal andere klachten geuit:

- Hoge snelheden gemotoriseerd verkeer;
- Hoeveelheid gemotoriseerd verkeer;
- Aanwezigheid bouwverkeer op Brandingdijk (ipv op de bouwweg);
- Asociaal rijgedrag;
- Smal trottoir (bij langsrijden bus).

Als gevolg van deze punten wordt het oversteken, het fietsen over de Brandingdijk en het in- en uitstappen bij parkeren aan de overzijde ook als problematisch gezien.

Met name de combinatie van factoren zorgt ervoor dat de situatie als onveilig ervaren wordt. De betrokken partijen onderschrijven dat de situatie zoals die nu op de Brandingdijk aanwezig is onveilig en dus ongewenst is.

2. Resultaten nader onderzoek van snelheden en verkeersintensiteit

In het gesprek op 03 maart 2005 is afgesproken, dat nader onderzoek zou worden verricht naar rijnsnelheden en de hoeveelheid verkeersbewegingen. Deze onderzoeken hebben inmiddels plaats gevonden met de volgende resultaten.

Snelheidscontroles politie:

Mede naar aanleiding van de klachten zijn door de politie in de periode februari – april 2005 in totaal 5 snelheidscontroles uitgevoerd waarbij overtreeders direct werden beboet. Vanwege juridische eisen is het meetsysteem daarbij afgesteld op 65 km/u. De politie constateert in de spits (7u – 9u en 16u – 18u) weinig tot geen overschrijdingen, door de filevorming kan veelal ook niet hard(er) gereden worden. In de periode tussen 9u en 16u houdt het verkeer zich redelijk tot goed aan de snelheidslimiet. Daarbuiten, van 18u tot 7u, is de indruk dat de snelheid wel beduidend hoger ligt met een gemiddelde van 60 à 65 km/u. Uitschieters van 65 tot 90 km/u zijn gemeten.

Resultaten snelheidsmeting:

Omdat de politie de snelheden wel meet maar niet vastlegt voor verder gebruik is recent ook een snelheidsmeting uitgevoerd. Onderstaande tabel vat de resultaten samen.

Snelheid	Ochtendspits 7u – 9u		Dalperiode 11u – 13u		Avondspits 16u – 18u		Totaal metingen	
	Uit	Int	Uit	Int	Uit	Int	Uit	Int
vtg	752	334	264	257	404	566	1420	1157
0-50 km.	64%	51%	63%	63%	54%	54%	61%	55%
51-60 km.	32%	37%	32%	30%	37%	38%	34%	36%
61-70 km.	4%	10%	5%	7%	5%	7%	5%	8%
71-100 km.	0%	2%	0%	0%	1%	1%	0%	1%

Uit de cijfers blijkt dat tijdens de metingen 1 op de 3 automobilisten tussen de 50 en 60 km/u reed. Ongeveer 1 op de 15 reed harder dan 60 km/u. Deze resultaten komen overeen met het beeld van de snelheidscontroles door de politie.

Resultaten intensiteitsmetingen:

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de telling die is uitgevoerd op woensdag 6 april 2005.

Brandingdijk	Snelverkeer					Langzaam verkeer				
	Totaal	Bestel	% bestel	Vracht	% vracht	Totaal	Brom-fiets	% brf	Fiets	% Fiets
Dagperiode 7-19 uur	6426	859	13%	251	4%	263	58	22%	205	78%
Ochtendspits 7-9 uur	1417	154	11%	55	4%	84	17	20%	67	80%
Avondspits 16-18 uur	1232	131	11%	12	1%	39	16	41%	23	59%

Het getelde aantal voertuigen komt overeen met ca. 8.500 mvt/etmaal. Het aandeel bestelwagens (middelzwaar verkeer) en vrachtwagens (zwaar verkeer) is relatief hoog wat naar verwachting te maken heeft met 'een wijk in opbouw'.

Via een monitoringsprogramma wordt de voortgang van de bouw van Nesselande en de daarmee gepaard gaande groei (en oriëntatie) van de verkeersstromen gevolgd. De Brandingdijk krijgt daarbij speciale aandacht omdat deze momenteel als hoofdontsluiting functioneert. In de gaten wordt gehouden of de geprognostiseerde 10.000 mvt/etmaal niet overschreden worden. Door de komst van de metro en de openstelling van de Laan van Avantgarde neemt de verkeersdruk op de Brandingdijk naar verwachting af.

3. Tijdelijke en definitieve situatie

Aanleiding voor een deel van de vragen van bewonerszijde wordt gevormd door het functioneren van de Brandingdijk in de huidige situatie. Momenteel is voor het direct aan de woningen grenzende deel van de Brandingdijk sprake van een inrichting conform het vastgestelde inrichtingsplan. Het deel tussen de parkeerplaatsen en de waterkant is nog niet definitief ingericht, omdat hier de tijdelijke bouwweg en een tijdelijk fietspad is gesitueerd. De tijdelijke bouwweg zal naar verwachting nog tot 2007 (?) in gebruik zijn. Daarna zal ook dit deel van de Brandingdijk definitief ingericht kunnen worden.

Op het deel, dat al wel definitief is ingericht, kunnen zich problemen voordoen, die door het tijdelijke afwijkende gebruik worden veroorzaakt. Om die reden is er over deze praktische zaken inmiddels overleg gaande tussen Deelgemeente en Politie, waaraan van dS+V-zijde door de verkeersontwerper wordt deelgenomen. Naar aanleiding van dit overleg worden de volgende tijdelijke maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid overwogen: 50 km-drempels, duidelijk(er)e middenmarkering, aanvullende bebording etc. Uitvoering hiervan kan onafhankelijk van de besluitvorming over de definitieve inrichting plaatshebben.

De hierna in deze notitie beschreven varianten hebben betrekking op de definitieve inrichting van de Brandingdijk.

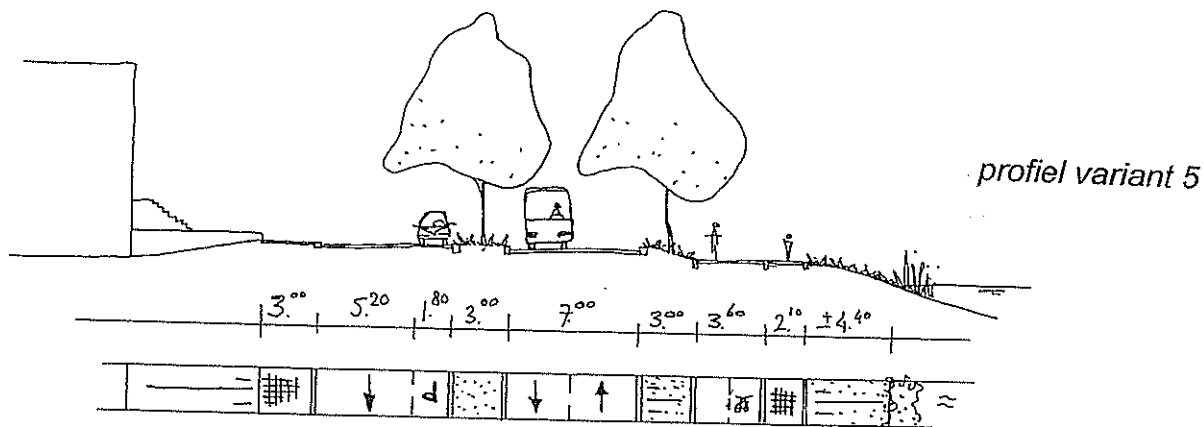
4. Verkeerssituatie aan west- en oostzijde

Het deel van de Brandingdijk ten oosten van de rotonde vormt samen met de Laan van Avant-Garde en de Laan van Magisch Realisme de hoofd-verkeersstructuur van Nesselande. Hier mag 50 km/uur worden gereden en het ontwerp van de wegen moet hierop zijn afgestemd.

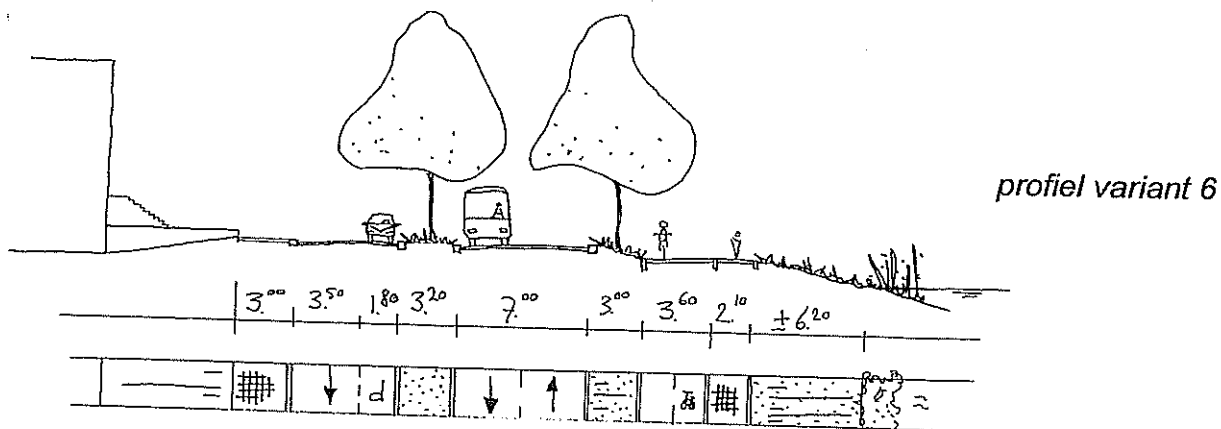
Nadere beoordeling van de huidige situatie op dit deel van de Brandingdijk wijst uit, dat ten aanzien van het in- en uitrijden van de inritten, ten aanzien van de bereikbaarheid van de woningen met de fiets en ten aanzien van de breedte van het trottoir, waarlangs direct aangrenzend bussen met 50 km/uur kunnen rijden verbeteringen noodzakelijk zijn.

Geheel anders is de situatie ten westen van de rotonde. Dit deel van de Brandingdijk maakt deel uit van het beoogde 30 km gebied, waardoor hier in de definitieve situatie sprake is van lagere rijsnelheden en een lagere verkeersintensiteit. Hierdoor kan hier de fietser op veilige wijze gebruik maken van de rijbaan en rijden de direct langs het trottoir voorbij komende bussen minder hard. Hier is zelfs geen sprake van een onveilige situatie bij het in- en uitrijden van de inrit, zij het dat deze ten gevolge van het muurtje tussen de afrit van de garage en de hellingbaan ten behoeve van de invalidetoegankelijkheid voor verbetering vatbaar is. Bijvoorbeeld door, zoals in de eerdere notitie voorgesteld, het muurtje weg te halen. De in de dS+V notitie, dd. 25 januari, beschreven alternatieven zijn op dit punt aangepast en zijn in deze notitie als variant 1, 2, 3 en 4 met elkaar en met de toegevoegde varianten 5 en 6 vergeleken.

5. Variant 5 en variant 6



Als reactie op de dS+V notitie, dd. 25 januari 2005 is van bewonerszijde voorgesteld om de hierin beschreven variant 4 zodanig aan te passen, dat de hoeveelheid verharding in het profiel van de ventweg met 1,80 meter wordt verminderd. Dit kan door de reeds aangelegde 7,00 meter brede rijbaan te benutten als ventweg + langs parkeerplaatsen. De op deze wijze gewonnen 1,80 meter kan dan ten goede komen aan de groenstrook langs het water, waardoor deze variant op het punt van de ruimtelijke kwaliteit beter scoort. Deze variant is als variant 5 in deze notitie opgenomen. In deze variant is tevens de aansluiting van de ventweg op de toegang naar de parkeergarage naar het appartementengebouw goed mogelijk, hetgeen eveneens een verbetering ten opzichte van de variant 4 betekent. Een ander verschil met de eerdere variant 4 is, dat de ventweg alleen ten oosten van de rotonde is gesitueerd. Ten westen van de rotonde is sprake van 30 km-gebied en hoeft het profiel niet te worden gewijzigd. Wel is hier in de raming opgenomen, dat de muurtjes op kosten van de gemeente kunnen worden aangepast.



Doordat in variant 5 de bestaande reeds aangelegde 7,00 meter brede rijbaan als uitgangspunt is genomen voor de maatvoering van de ventweg, is de rijbaan in deze variant 5,20 meter en relatief breed. Een wegbreedte van 3,50 meter is voldoende voor een eenrichtingverkeerventweg. Om die reden is variant 6 ontwikkeld. Hier is de maat van de ventweg teruggebracht tot 3,50 meter en de extra ruimte, die dit oplevert aan de groenstrook langs de waterkant toegevoegd. Ook in deze variant is de ventweg alleen langs het deel van de Brandingdijk ten oosten van de rotonde gesitueerd. Ten westen van de rotonde hoeft het profiel niet te worden gewijzigd. Wel is hier in de raming opgenomen, dat de muurtjes op kosten van de gemeente kunnen worden aangepast.

6. Ventwegvariant en bestemmingsplan Nesselande

In het bestemmingsplan Nesselande heeft de Brandingdijk de bestemming "Hoofd- en verzamelweg". In het voorschrift is vastgelegd, dat afgezien van voorsorteerstroken en in- en uitvoegstroken per rijrichting één rijstrook van maximaal 5 meter breed is toegestaan. In de ventwegvariant wordt in één richting een tweede rijstrook toegevoegd, hetgeen strijdig lijkt te zijn met het bestemmingsplan. In juridisch opzicht wordt dit nader uitgezocht, maar het ziet ernaar uit dat voor het aanleggen van de ventwegvariant een bestemmingsplanherziening noodzakelijk is.

7. Vergelijking van de varianten

Net als in de eerdere dS+V notitie zijn de inmiddels 6 varianten met elkaar vergeleken op verkeerskundige, ruimtelijke, technische en financiële aspecten.

	Verkeerskundig	Ruimtelijk	Technisch	Financiële
Variant 1	-/0	+	++	62.000 (47.000 + 15.000)
Variant 2	+	+	--	325.000 (310.000 + 15.000)
Variant 3	-/0	0	0	300.000 (285.000 + 15.000)
Variant 4	+ / ++	--	0 / +	235.000 (220.000 + 15.000)
Variant 5	+ / ++	0	-/0	335.000 (320.000 + 15.000)
Variant 6	++	0 / +	-/0	330.000 (315.000 + 15.000)

NB: alle geraamde bedragen zijn globaal en exclusief BTW

In verkeerskundig opzicht is variant 2 mits de weggebruikers zich houden aan de maximale snelheden voldoende veilig. Variant 1 en 3 voldoen in dit opzicht niet in het oostelijk deel van de Brandingdijk en in variant 4, 5 en 6 is hier door scheiding van het doorgaande 50 km-verkeer en het bestemmingsverkeer sprake van optimale verkeersveiligheid, waarbij het voordeel van variant 6 nog is dat de Ventweg een maat heeft, die is afgestemd op eenrichtingsverkeer.

In ruimtelijk opzicht sluiten variant 1 en 2 het beste aan bij het beoogde dijkprofiel van de Brandingdijk, dat zich onder andere kenmerkt door een ruim en groen talud aan de zijde van de waterkant. Variant 6 benadert dit beeld het meeste doordat hierin door toepassing van een niet breder dan noodzakelijke ventweg een ruim 6,00 meter breed groen talud resteert.

In technische zin is variant 1 het simpelste. Hierin worden geen aanpassingen aan de Brandingdijk zelf voorgesteld. Variant 2 is de meest ingrijpende, omdat hierin in het oostelijk deel van de Brandingdijk alles wat al is vastgelegd van zijn plek moet. In variant 4 sluit profiel van de ventweg nauw aan bij het reeds aangelegde profiel, maar zorgen de aansluitingen van de ventweg op de rotonde en op het bestaande kruispunt bij de Groenewegbrug voor de kosten.

De technische consequenties van de varianten vertalen zich direct in de kosten. In financieel opzicht blijft variant 1 de meest aantrekkelijke, maar die voldoet in verkeerstechnische zin in het oostelijk deel van de Brandingdijk niet. Variant 2, 3, 5 en 6 ontlopen elkaar in kosten nauwelijks. Variant 4 komt financieel wat gunstiger uit, maar is ruimtelijk ongewenst.

8. Conclusies en aanbevelingen

Uit bovenstaande vergelijking van de varianten blijkt, dat 2, 4, 5 en 6 in verkeerskundig opzicht voldoen en dat in ruimtelijk opzicht variant 1, 2 en 6 goed of matig tot goed scoren.

Variant 2 en 6 voldoen op beide eerdere aspecten en de extra kosten hiervan bedragen circa 330.000 Euro.

2 varianten zijn duidelijk goedkoper, maar zijn op grond van andere aspecten niet acceptabel.

Op grond van bovenstaande leidt dit tot de aanbeveling om met de bewoners in gesprek te gaan over variant 2 en variant 6 en op basis van dit gesprek uit een van deze varianten een definitieve keuze te maken.

Bij variant 6 dient hierbij een voorbehoud gemaakt te worden in verband met de eventuele ingewikkeldere RO-procedure, die moet worden gevolgd, indien definitief blijkt, dat voor het realiseren van deze variant een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk is.

9. Fasering

Als ervoor gekozen wordt om variant 2 of 6 in het oostelijk deel aan te leggen rijst onmiddellijk de vraag: wanneer?

Gezien de geconstateerde verkeerssituatie lijkt het logisch om dit zo snel mogelijk te doen.

Los van de logistieke problemen bij een dergelijke ingreep (de Brandingdijk is op dit moment immers de belangrijkste ontsluitingsweg voor het gebied) is het de vraag of een snelle realisatie wenselijk is. Immers, de huidige situatie met een "gewone" weg en een "bouwweg" is bewust gecreëerd om het bouwverkeer (waarvan hier nog ruim 2 jaar sprake zal zijn) en het gewone verkeer zoveel mogelijk te scheiden. Dit principe zou daarmee mogelijk moeten worden verlaten in het deel van de Brandingdijk ten oosten van de rotonde. In het deel ten westen van de rotonde is waarschijnlijk slechts tot medio oktober sprake van doorgaand verkeer ten behoeve van het woongebied. Op het moment dat het metro-eiland is aangelegd en het autoverkeer van de verbinding over het eiland gebruik kan maken, komt de tijdelijke doorgaande functie van het westelijk deel van de Brandingdijk te vervallen en kan deze definitief als 30 km-gebied worden ingericht.

Afhankelijk van de keuze voor de definitieve inrichting blijken onder voorbehoud van de financiële consequenties de mogelijkheden voor het oostelijk deel van de Brandingdijk in variant 2 en variant 6 als volgt te zijn:

Mogelijke tijdelijke situatie in variant 2

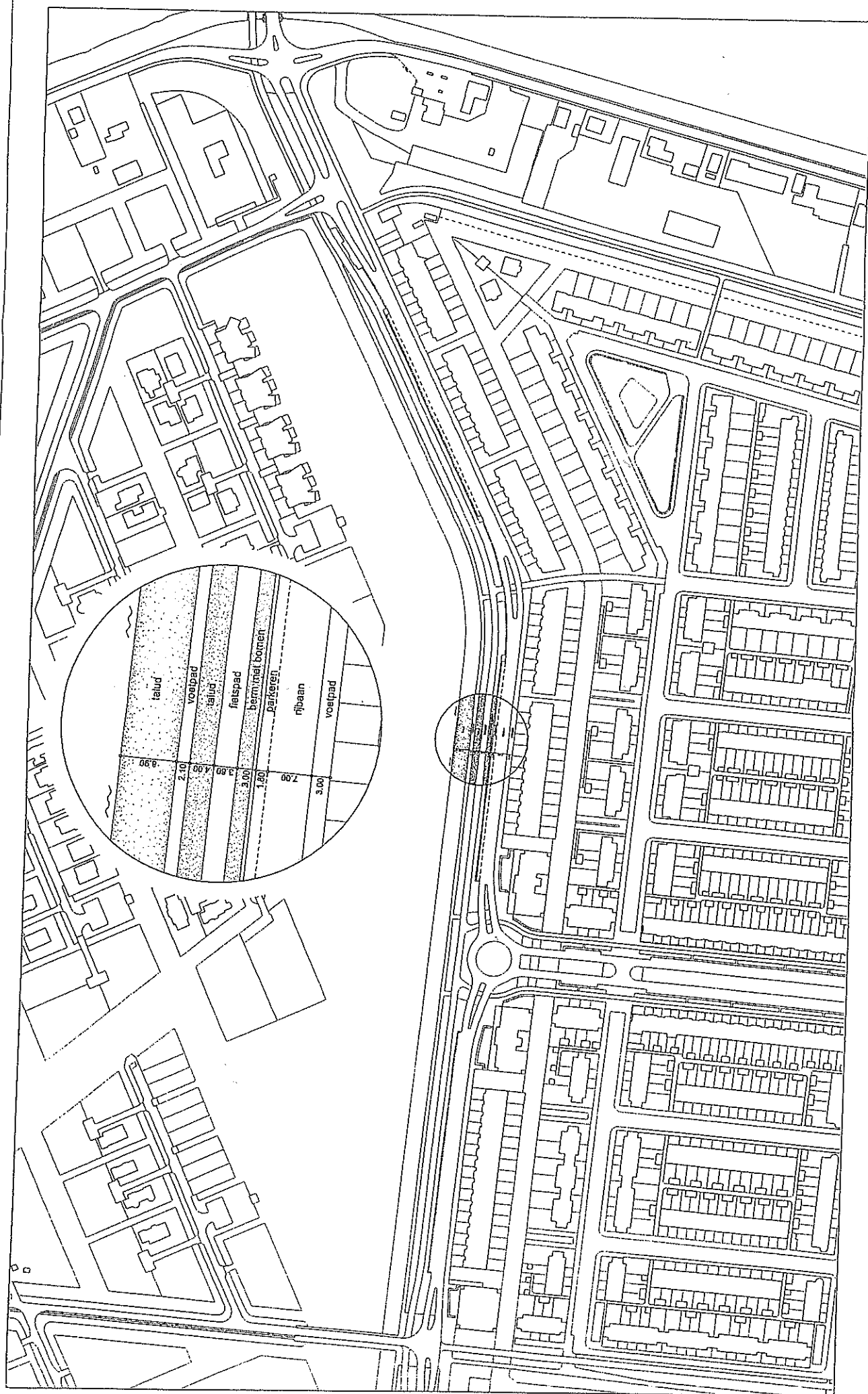
In de tijdelijke situatie voor het oostelijk deel van de Brandingdijk komt het gebruik in dit geval al dicht bij de definitieve situatie, omdat na verbreding van het trottoir naar 5 meter het doorgaande gewone verkeer van de rijbaan gebruik kan maken. Voordeel hiervan is dat het gewone verkeer niet gemengd wordt met het bouwverkeer, hetgeen de verkeersveiligheid in zijn algemeenheid ten goede komt en hetgeen minder hoge eisen stelt aan de inrichting en het beheer van de tijdelijke bouwweg.

Mogelijke tijdelijke situatie in variant 6

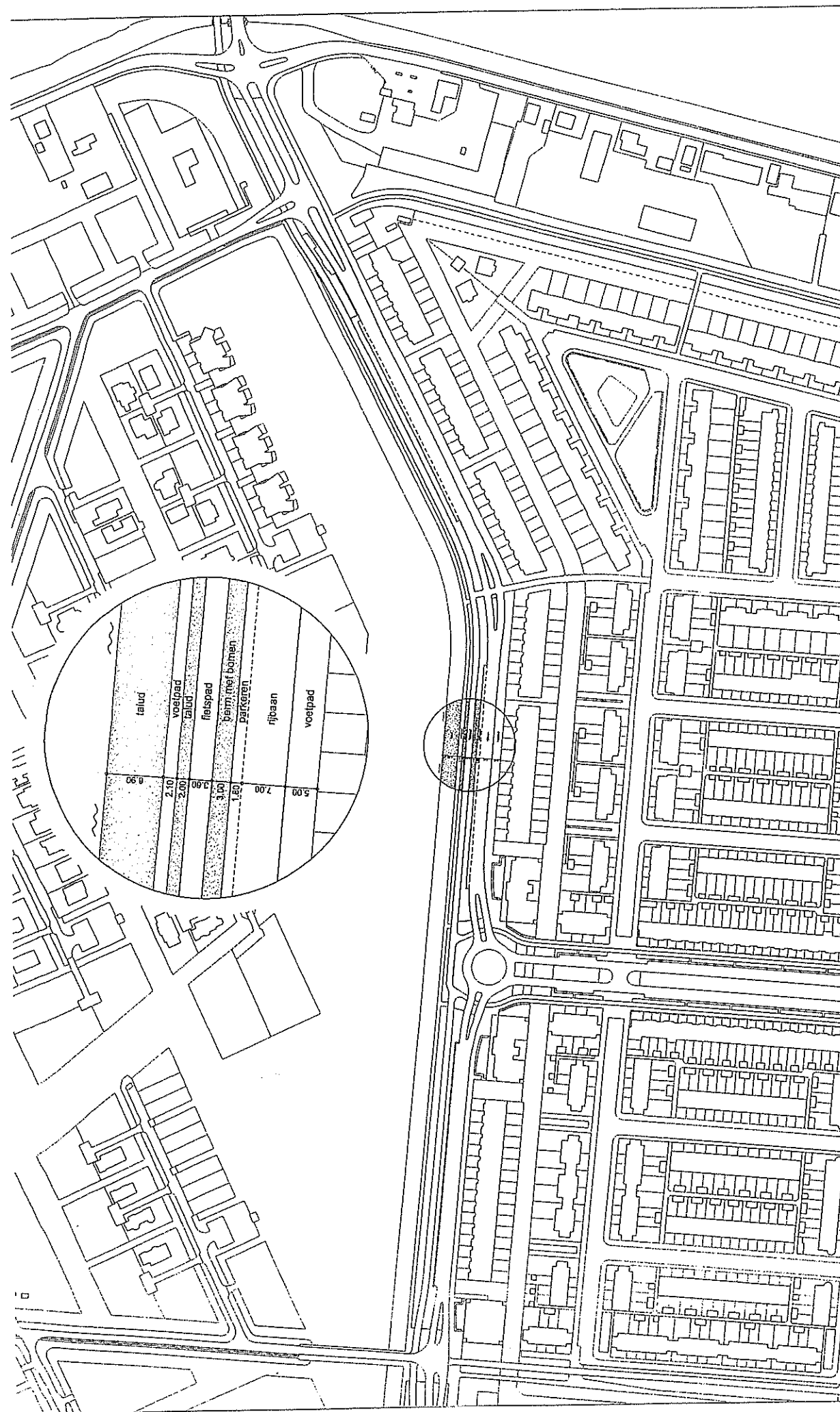
In dit geval zijn er in principe 3 mogelijkheden voor de tijdelijke situatie. In alle gevallen kan de ventweg al wel op korte termijn in definitieve vorm worden aangelegd met als voordeel dat direct grenzend aan het trottoir een verkeersluwe situatie ontstaat.

In de simpelste variant wordt de ventweg verbonden met de huidige bouwweg en wordt op deze bouwweg het doorgaande gewone en het bouwverkeer afgewikkeld. Om van de bouwweg op Laan van Avant-Garde te komen dient de bouwweg op de rotonde te worden aangesloten. Nadeel is dat in dit geval het gewone verkeer en het bouwverkeer wordt gemengd, hetgeen hogere eisen zal stellen aan de inrichting en het beheer van de bouwweg om hier een minimaal veilige verkeerssituatie mogelijk te maken. Een tweede mogelijkheid is de ventweg te verbinden met de definitieve hoofdrijbaan en vervolgens het doorgaande gewone verkeer en het bouwverkeer over de definitief ingerichte hoofrijbaan af te wikkelen. Uitvoeringstechnisch gezien valt deze mogelijkheid af, omdat tijdens de aanleg ervan er gedurende minimaal 2 maanden helemaal geen weg voorhanden is.

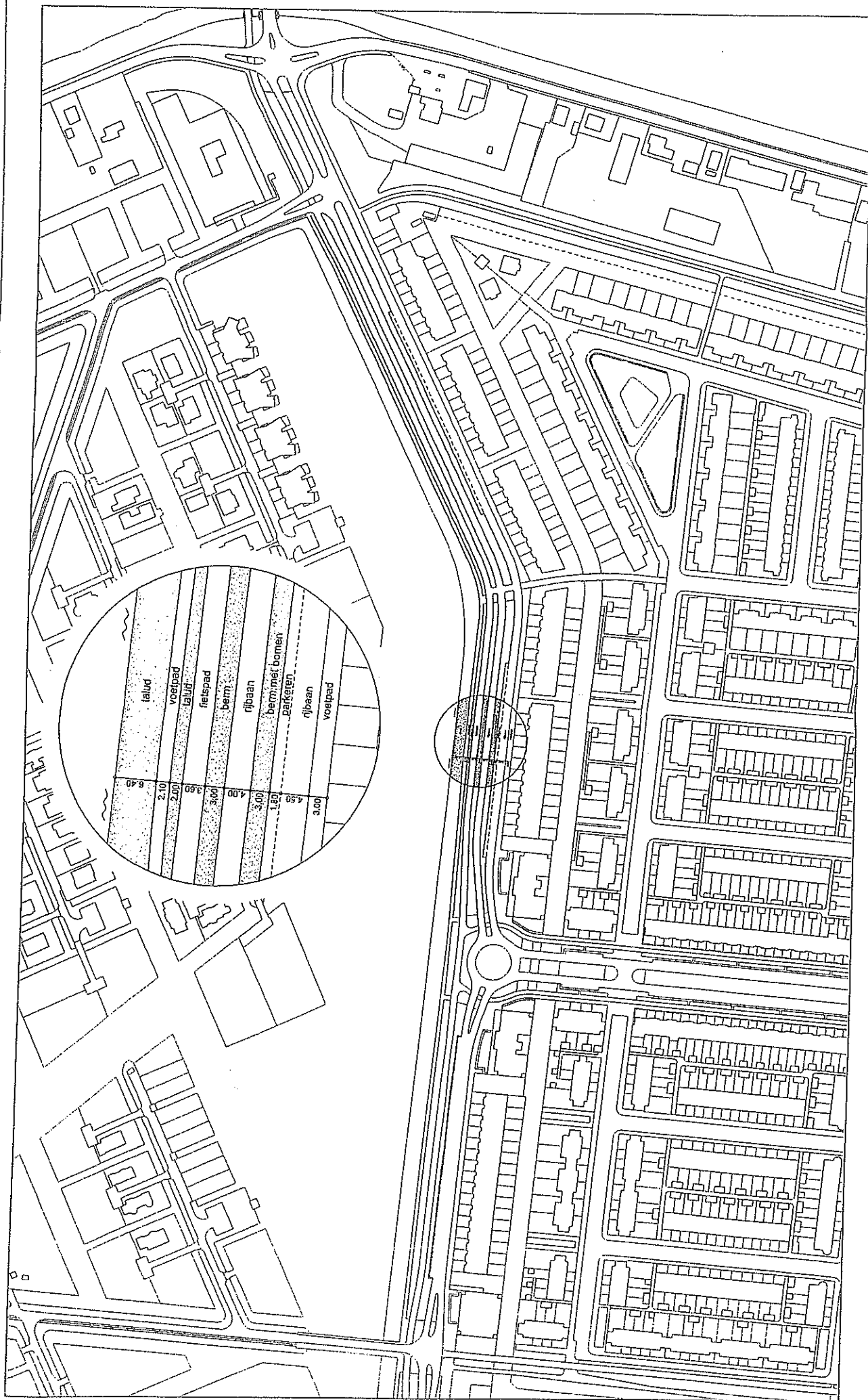
De derde mogelijkheid behelst het aanleggen van ventweg en hoofdrijbaan in definitieve vorm nadat eerst de tijdelijke bouwweg naar het noorden is opgeschoven. In dit geval is het toch mogelijk om het gewone verkeer en het werkverkeer te scheiden en hoeft de bouwweg niet te worden aangesloten op de rotonde. De tijdelijke bouwweg moet evenwel worden verlegd, dat ertoe leidt dat in deze situatie het hier gelegen fietspad tijdelijk moet worden opgeheven en dat extra kosten (minimaal 100.000 euro) tot gevolg heeft.



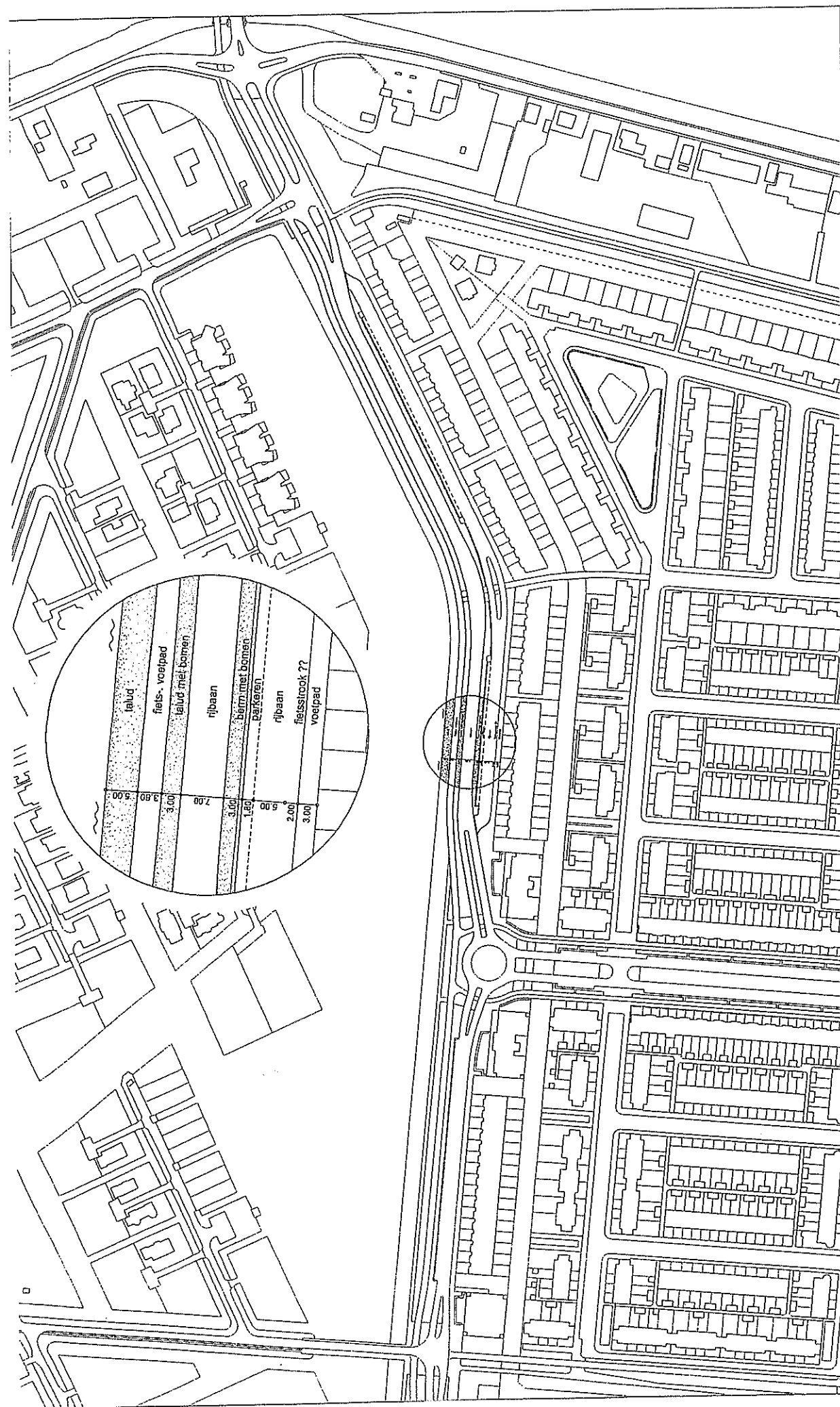
Brandingsdijk variant 1
dS+V mei 2005



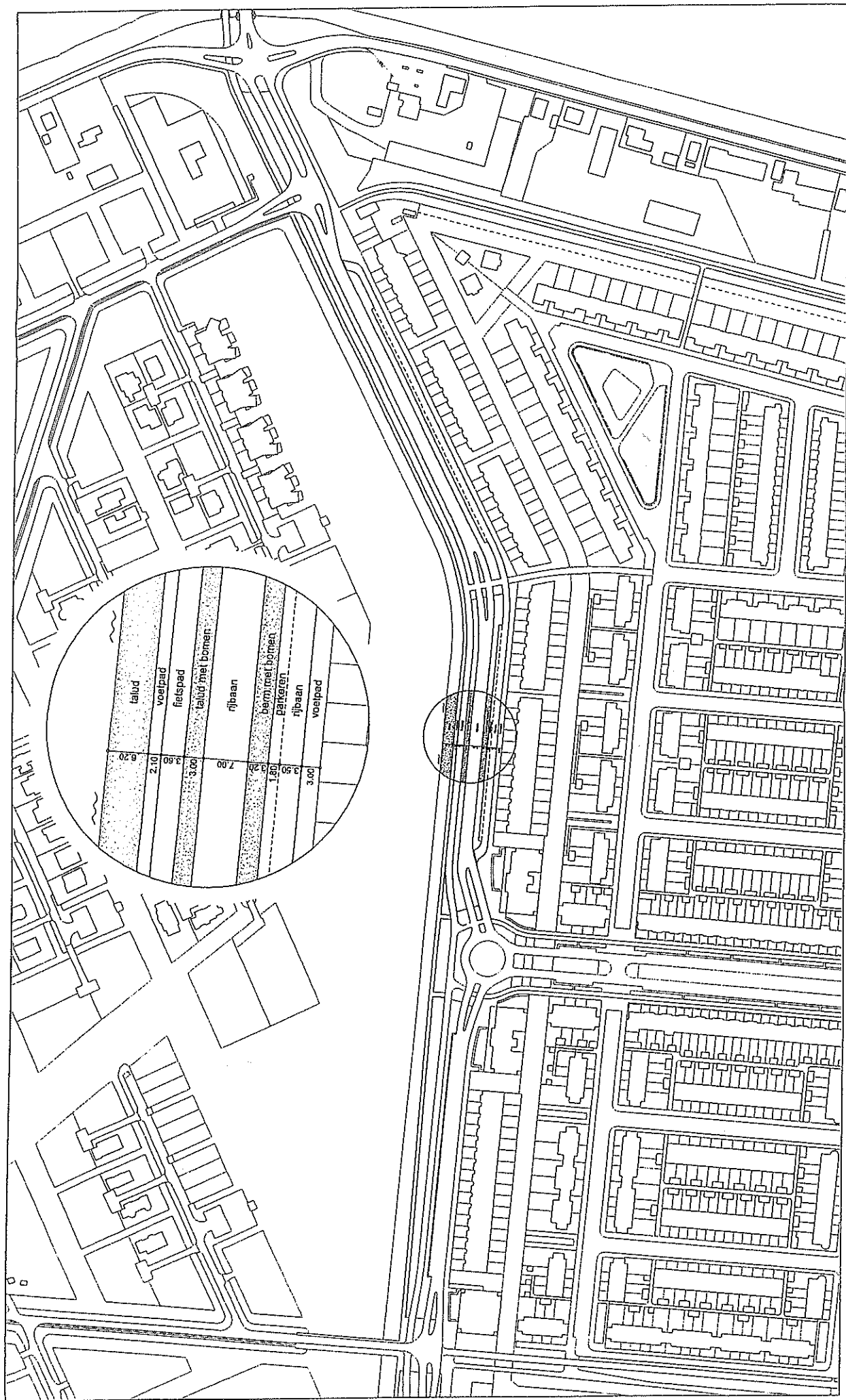
Brandingdijk variant 2
dS+V mei 2005



Brandigdijk variant 3
dS+V mei 2005



Brandingdijk variant 4
dS+V mei 2005



Brandingdijk variant 6
dS+V mei 2005