

Opdrachtgever	Gemeente Amstelveen
Datum	25 januari 2023
Auteur	Tim Bunschoten
Kenmerk	013777.20230112.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/18

Aanvullend onderzoek verkeersbesluit Bovenkerk

In de wijk Bovenkerk in de gemeente Amstelveen vormde al meerdere jaren de verkeerssituatie op de Noorddammerlaan en Legmeerdijk (zie rood gearceerde wegen in figuur 1) een probleem. In 2014 zijn beide wegen heringericht om de snelheid te verminderen en oversteekbaarheid te verbeteren. Echter bleef het probleem met een groot aandeel sluipverkeer in de ochtend en avondspits, wat de verkeerslichten op de Beneluxbaan en Bovenkerkerweg probeerde te omzeilen.

Daarom heeft de gemeente samen met de bewoners in 2019/2020 een onderzoek gestart naar mogelijke maatregelen om dit doorgaande verkeer te weren. Goudappel is hierbij betrokken geweest en heeft meerdere varianten onderzocht.

Naar aanleiding van dit onderzoek is in de zomer van 2020 een draagvlakonderzoek gehouden onder de bewoners. Hieruit is naar voren gekomen dat de maatregel met de knip ter hoogte van de St.

Urbanuskerk de voorkeur heeft. Op 26 oktober 2020 heeft de gemeente het ontwerpbesluit voor het aanleggen van een knip in de vorm van een busluis in de Noorddammerlaan ter hoogte van de aansluiting met de Legmeerdijk, bekend gemaakt, waarop een aantal bewoners een zienswijze hebben ingediend. Deze zienswijzen hebben niet tot aanpassing van het besluit geleid. Derhalve heeft de gemeente op 26 januari 2021 een besluit genomen (verkeersbesluit) en is in november 2021 de knip gerealiseerd.

Echter, hebben enkele bewoners op 8 november 2022 bezwaar aangetekend op het genomen besluit. Naar aanleiding van dit bezwaar is de rechtbank Amsterdam afd. bestuursrecht van oordeel dat door het niet beschikbaar stellen van alle informatie aan de deelnemers, dat het verkeersbesluit op onzorgvuldige wijze is voorbereid en gemotiveerd



figuur 1: Onderzoeksgebied

door het college en dat het besluit tevens onvoldoende is onderbouwd welke verkeerskundige en andere gevolgen de onderzochte varianten zullen hebben, en waarom uiteindelijk voor de gekozen variant is gekozen. Belangrijke motivatie hiervoor is het niet openbaar beschikbaar zijn van het conceptrapportage van Goudappel naar mogelijke maatregelen en het onderbelichten van nadelige effecten zoals sluipverkeer in het draagvlakonderzoek.

Gelet daarop heeft de rechtbank het verkeersbesluit vernietigd en bepaalt dat het college een nieuw besluit moet nemen met in achtneming van de uitspraak. De rechtbank heeft het college opgedragen om een nieuw verkeersbesluit te nemen waarin het college alle betrokken belangen zichtbaar weegt en de uiteindelijke keuze onderbouwt. De huidige bussluis en bijbehorende voorzieningen mogen nog tot zes weken na het nieuwe verkeersbesluit blijven liggen.

Naar aanleiding van bovenstaande heeft de gemeente Goudappel verzocht opnieuw te kijken naar de mogelijke maatregelen, rekening houdend met de huidige situatie (met de bussluis ter hoogte van de St. Urbanuskerk). In deze notitie is nader ingegaan op aanvullende tellingen en metingen die in Bovenkerk zijn uitgevoerd voorbereidend op en na realisatie van de bussluis. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de oorspronkelijke afweging van de maatregelen uit het onderzoek van 2019 en de impact die de aanvullende metingen daar op hebben. Tot slot is de conclusie gegeven over de (mogelijke) effecten van de maatregelen.

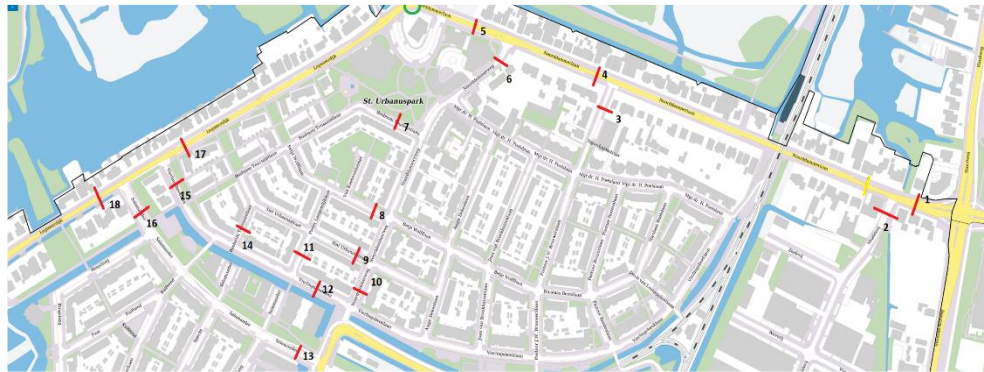
1. Aanvullende tellingen

Om de effecten van de invoering van de bussluis te meten zijn, voorafgaand aan de plaatsingen, tellingen uitgevoerd op meerdere locaties in Bovenkerk. Deze nulmeting is uitgevoerd in juni 2021. Vervolgens zijn na realisatie van de bussluis metingen uitgevoerd in januari 2022, juni/juli 2022 en december 2022. Deze tellingen zijn uitgevoerd op de 18 locaties zoals opgenomen in figuur 2. In paragraaf 1.1 zijn de resultaten van deze meting weergegeven.

In december 2022 is naast een telling van de verkeersintensiteiten ook een meting naar het doorgaande verkeer in Bovenkerk uitgevoerd. Deze meting komt overeen met de meting naar het doorgaande verkeer die in december 2018 is uitgevoerd in het kader van het verkeersonderzoek naar mogelijke maatregelen. De resultaten van de meting in december 2022 zijn toegelicht in paragraaf 1.2.

1.1 Verkeersintensiteiten

Voorafgaand aan de realisatie van de bussluis zijn de verkeersintensiteiten in de wijk Bovenkerk gemeten als referentie. Na realisatie van de bussluis is op meerdere momenten gemeten. Bij elk van deze tellingen zijn dezelfde 18 locaties gemeten (zie figuur 2), om een trend of patroon waar te kunnen nemen. De tellingen zijn uitgevoerd middels telsingangen gedurende een periode van 2 weken.



figuur 2: Tellocaties verkeersintensiteiten Bovenkerk, bron gemeente Amstelveen

In tabel 1 (zie pag. 4) zijn de intensiteiten (gemiddelde weekdagintensiteiten) van de diverse meetmomenten weergegeven. Hieruit valt af te lezen dat het op het in totaal rustiger is geworden. De grootste absolute afnames zijn zichtbaar op de doorgaande routes (Noorddammerlaan en Legmeerdijk). Hier rijden per dag tussen de circa 3.700 en 5.300 motorvoertuigen minder. Daarmee is het beoogde effect van de maatregel van de bussluis (reduceren van de verkeersintensiteit op de Legmeerdijk/Noorddammerlaan) gehaald.

Op de erftoegangswegen in Bovenkerk is het beeld wisselend. Op een deel van de wegen is eveneens sprake van een afname van verkeer sinds het plaatsen van de knip; dit betreft de Pastoor JW Brouwerslaan, Noorddammerweg (noordelijke deel), Salamander (locatie 16) en Vierlingsbeeklaan (locatie 12). Echter, op andere wegen in het gebied is sprake van een toename. De grootste toename is zichtbaar op de Pieter Langendijklaan. Het verkeer neemt hier als gevolg van de maatregel met circa 1000% toe, van 30 mvt/etm naar circa 400 in de meetmomenten na de invoering van de knip. Verder zijn er toenames zichtbaar op de Sint Urbanusstraat, Bosboom Toussaintlaan (locatie 14) en Betje Wolfflaan.

Een deel van de verschuiving van de verkeersintensiteiten op de erftoegangswegen binnen Bovenkerk komt door de maatregel die aanvullend aan de realisatie van de bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk is gedaan. Op de Vierlingsbeeklaan tussen de Bosboom

Toussaintlaan en de Pieter Langendijklaan is eenrichtingsverkeer ingesteld (verkeer mag alleen van oost naar west rijden), om potentieel sluipverkeer via deze route tegen te gaan. Dit zorgt ervoor dat op sommige routes de verkeersintensiteit verdubbelt of nog meer toeneemt. Daarbij moet worden opgemerkt dat de intensiteiten nog ruimschoots onder de grenswaarde voor een erftoegangsweg (4.000 mvt per etmaal) liggen en voor een groot deel zelfs onder de 1.000 mvt/etmaal, wat de vuistregel is voor een woonstraat waar men nog redelijkerwijs op straat kan spelen.

Het totale aantal motorvoertuigen in het onderzoeksgebied is ongeveer gehalveerd ten opzichte van de situatie voor de knip. Dit beeld is redelijk stabiel voor alle drie de nametingen ten opzichte van de situatie voor de knip. De meting uit januari 2022 is het laagste van de drie metingen. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door het feit dat er tot dan toe sprake was van (deels) een lockdown ten gevolge van de coronapandemie. Uit de tellingen concluderen we dat het doorgaand verkeer vermoedelijk de aanwezige route volgt via de Bovenkerkerweg en Beneluxbaan.

Locatie	Naam	Motorvoertuigen per etmaal			
		Jun 21	Jan 22	Jun 22	Dec 22
1	Noorddammerlaan	10.317	5.774	6.773	7.064
2	Maalderij	4.956	3.505	3.588	4.027
3	Pastoor JW Brouwerslaan	1.034	733	933	993
4	Noorddammerlaan	6.952	1.632	2.383	2.146
5	Noorddammerlaan	6.142	773	1.166	1.160
6	Noorddammerweg	943	767	800	796
7	Bosboom Toussaintlaan	153	96	78	194
8	Betje Wolfflaan	332	481	473	491
9	Sint Urbanusstraat	48	121	134	392
10	Noorddamerweg	1.158	831	1.001	944
11	Pieter Langendijklaan	32	399	395	391
12	Vierlingsbeeklaan	339	253	246	275
13	Salamander	1.192	1.249	1.322	1.244
14	Bosboom Toussaintlaan	79	356	366	149
15	Vierlingsbeeklaan	483	682	743	733
16	Salamander	767	661	722	756
17	Legmeerdijk	4.809	1.094	1.229	1.200
18	Legmeerdijk	6.047	2.283	2.806	2.577
Totaal		45.783	21.690	25.158	25.489
% verkeer vergeleken met voor plaatsing knip			-53%	-45%	-44%

Tabel 1: Etmaalintensiteiten op diverse wegvakken in Bovenkerk (Gemiddelde weekdag)

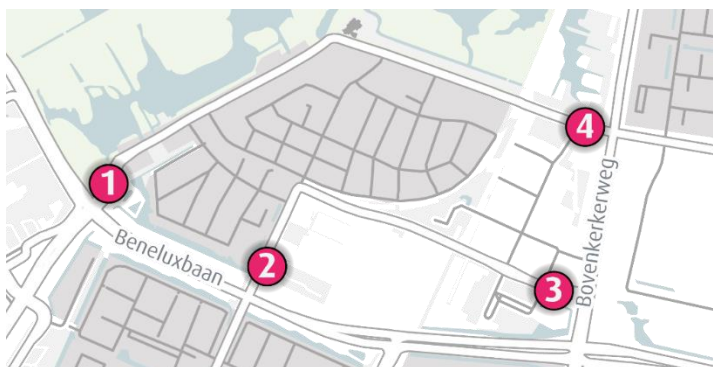
CONCLUSIE:

Uit de analyse van de tellingen kan worden opgemaakt dat de plaatsing van de knip ter hoogte van de St. Urbanuskerk tot een sterke vermindering van het aantal motorvoertuigen in Bovenkerk heeft geleid. Met name op de Noorddammerlaan en de Legmeerdijk is de hoeveelheid verkeer met ca. 3.700 en 5.300 voertuigen per etmaal afgenomen. Hoewel op enkele erftoegangswegen in Bovenkerk een toename van de hoeveelheid verkeer te zien is, blijven deze waarden nog ruimschoots onder de gewenste grenswaarde voor een woonstraat. Bovendien kunnen enkele van de veranderingen in verkeersstromen binnen Bovenkerk veroorzaakt worden, door de invoering van eenrichtingsverkeer op de Vierlingsbeeklaan, waardoor bestemmingsverkeer een andere route moet gebruiken.

Kijkend naar de verschillende verkeersmetingen is te zien dat het verkeer ongeveer gehalveerd is ten opzichte van de situatie voor de knip. De drie metingen laten daarin een vergelijkbaar beeld zien. De meting in januari 2022 is het laagste van de drie metingen. Dit kan verklaard worden door de maatregel ten behoeve van de coronapandemie die van kracht waren gedurende die periode waardoor zich een algemene vermindering van reisbewegingen voordeed.

1.2 Doorgaand verkeer

In het oorspronkelijke onderzoek uit 2019 is een meting gedaan naar het doorgaande verkeer door middel van visuele waarnemers. Op 13 december 2018 zijn op vier locaties in Bovenkerk zowel in de ochtendspits (06.00 – 09.00 uur) als avondspits (15.30 – 18.30 uur) kentekens geregistreerd, zie figuur 3. Tussen 13 en 15 december 2022 is dit onderzoek herhaald. Dit keer door middel van camera's waarmee voor een langere perioden een betrouwbaardere meting kon worden verkregen. Daarbij is ook een vijfde meetpunt toegevoegd op de Vlierenbeeklaan tussen de Legmeerdijk en Bosboom Toussaintlaan, om op deze manier ook een beeld te krijgen van de eventuele routing van het verkeer door Bovenkerk.



figuur 3: Meetlocaties kentekenonderzoek doorgaand verkeer (13 december 2018)

In tabel 2 zijn de resultaten van het kentekenonderzoek van december 2018 weergegeven voor de ochtendspits en in tabel 3 voor de avondspits. Tabel 4 en 5 bevatten dezelfde informatie voor het kentekenonderzoek in december 2022. In tabel 6 is een vergelijking gemaakt tussen beide metingen voor de ochtendspits en in tabel 7 voor de avondspits. In de bijlage zijn de visualisaties weergegeven van de nieuwe meting.

#	Locatie	Totaal ingaand	Naar 1	Naar 2	Naar 3	Naar 4	Som doorgaand verkeer	Bestemmings-verkeer
1	Legmeerdijk	574	0	8	8	342	358	216
		100%	0%	1%	1%	60%	62%	38%
2	Noorddammerweg	412	14	0	155	31	200	212
		100%	3%	0%	38%	8%	49%	51%
3	Zetterij	384	0	48	0	7	55	329
		100%	0%	13%	0%	2%	14%	86%
4	Noorddammerlaan	576	235	14	7	0	256	320
		100%	41%	2%	1%	0%	44%	56%

tabel 2: Resultaten kentekenonderzoek ochtendspits (06:00-09:00 december 2018)

#	Locatie	Totaal ingaand	Naar 1	Naar 2	Naar 3	Naar 4	Som doorgaand verkeer	Bestemmings-verkeer
1	Legmeerdijk	858	0	5	19	391	415	443
		100%	0%	1%	2%	46%	48%	52%
2	Noorddammerweg	408	15	0	108	20	143	265
		100%	4%	0%	26%	5%	35%	65%
3	Zetterij	1.085	10	108	0	28	146	939
		100%	1%	10%	0%	3%	13%	87%
4	Noorddammerlaan	1.530	533	13	36	0	582	948
		100%	35%	1%	2%	0%	38%	62%

tabel 3: Resultaten kentekenonderzoek avondspits (15:30-18:30 december 2018)

#	Locatie	Totaal ingaand	Naar 1	Naar 2	Naar 3	Naar 4	Som doorgaand verkeer	Bestemmings-verkeer
1	Legmeerdijk	101	0	4	5	12	21	81
		100%	0%	4%	5%	12%	21%	80%
2	Noorddammerweg	401	9	0	210	31	250	151
		100%	2%	0%	52%	8%	62%	38%
3	Zetterij	547	5	80	0	14	99	449
		100%	1%	15%	0%	3%	18%	82%
4	Noorddammerlaan	346	10	19	18	0	47	299
		100%	3%	5%	5%	0%	14%	86%

tabel 4: Resultaten kentekenonderzoek ochtendspits (06:00-09:00 december 2022)

#	Locatie	Totaal ingaand	Naar 1	Naar 2	Naar 3	Naar 4	Som doorgaand verkeer	Bestemmings-verkeer
1	Legmeerdijk	317	0	8	6	18	32	285
		100%	0%	3%	2%	6%	10%	90%
2	Noorddammerweg	447	10	0	156	23	189	258
		100%	2%	0%	35%	5%	42%	58%
3	Zetterij	1.273	8	320	0	44	372	901
		100%	1%	25%	0%	3%	29%	71%
4	Noorddammerlaan	828	13	70	32	0	115	713
		100%	2%	8%	4%	0%	14%	86%

tabel 5: Resultaten kentekenonderzoek avondspits (15:30-18:30 december 2022)

#	Locatie	Totaal ingaand		Doorgaand verkeer		Bestemmingsverkeer	
		2018	2022	2018	2022	2018	2022
1	Legmeerdijk	574	101	358	21	216	81
				62%	21%	38%	80%
2	Noorddammerweg	412	401	200	250	212	151
				49%	62%	51%	38%
3	Zetterij	384	547	55	99	329	449
				14%	18%	86%	82%
4	Noorddammerlaan	576	346	256	47	320	299
				44%	14%	56%	86%

tabel 6: Vergelijking kentekenonderzoek 2018 en 2022 voor de ochtendspits (06:00-09:00)

#	Locatie	Totaal ingaand		Doorgaand verkeer		Bestemmingsverkeer	
		2018	2022	2018	2022	2018	2022
1	Legmeerdijk	858	317	415	32	443	285
				48%	10%	52%	90%
2	Noorddammerweg	408	447	143	189	265	258
				35%	42%	65%	58%
3	Zetterij	1.085	1.273	146	372	939	901
				13%	29%	87%	71%
4	Noorddammerlaan	1.530	828	582	115	948	713
				38%	14%	62%	86%

tabel 7: Vergelijking kentekenonderzoek 2018 en 2022 voor de avondspits (15:30-18:30)

Uit tabel 6 en 7 is waar te nemen dat op locatie 1 en locatie 4 de intensiteit in 2022 duidelijk is afgenomen. Zeer waarschijnlijk door realisatie van de bussluis ter hoogte van de St Urbanuskerk:

- In de ochtendspits (06:00-09:00) is het doorgaande verkeer op de Legmeerdijk (locatie 1) gedaald van 358 naar 21 voertuigen en op Noorddammerlaan (locatie 4) van 256 naar 47 voertuigen.

- In de avondspits (van 15:30 – 18:30) is het doorgaande verkeer op Legmeerdijk (locatie 1) gedaald van 415 naar 32 voertuigen en op Noorddammerlaan (locatie 4) van 582 naar 115 voertuigen.
- Wanneer wordt gekeken naar de relatie tussen de Legmeerdijk (locatie 1) en Noorddammerlaan (locatie 4) is te zien dat deze in de ochtendspits (06:00-09:00) van de Legmeerdijk naar de Noorddammerlaan de intensiteit daalt van 342 naar 12 voertuigen en van de Noorddammerlaan naar de Legmeerdijk daalt van 235 naar 10 voertuigen. Voor de avondspits (15:30-18:30) is van de Legmeerdijk naar de Noorddammerlaan een daling waar te nemen van 391 voertuigen naar 18 en in de andere richting van 533 voertuigen naar 13.
- Op locatie 2 zijn de intensiteiten en de percentages doorgaand verkeer grotendeels gelijk gebleven. Vermoedelijk omdat deze locatie een ontsluiting is voor de wijk Westwijk. Dit verkeer is voornamelijk gericht op aansluiting bij de Zetterij. Deze route is door invoering van de bussluis niet beïnvloed. Deze route bestaat uit ontsluitingswegen en is ingericht om deze verkeersstromen op te faciliteren.
- Op locatie 3 zijn de verkeerintensiteiten toegenomen en ook de percentages doorgaand verkeer bevatten een kleine stijging. De toename van de verkeersintensiteit kan veroorzaakt worden door de realisatie van de nieuwe vestiging van de Gamma langs de Zetterij. De toename van het doorgaande verkeer (voornamelijk gericht op de Noorddammerweg (zuidelijke deel)) kan een neveneffect zijn van het verhinderen van het doorgaande verkeer op de Legmeerdijk/Noorddammerlaan.

In de meting van 13, 14 en 15 december 2022 zijn niet alleen metingen gedaan gedurende de ochtend- en avondspits, maar is de meting gedurende de gehele dag uitgevoerd. Hierdoor is in beeld te brengen dat gedurende de gehele dag (dus ook buiten de ochtend en avondspits) dat er sprake is van doorgaand verkeer in Bovenkerk, zij het in beperkte mate. In tabel 8 zijn de intensiteiten voor een gemiddelde dag bepaald. Dit gaat dus niet om spitsintensiteiten maar totaalintensiteiten van een gehele dag. Op basis van de percentages van het doorgaand en bestemmingsverkeer is op te merken dat gedurende de dag geen andere verkeerspatronen zijn waar te nemen dan in de spitsperioden.

#	Locatie	Totaal ingaand	Naar 1	Naar 2	Naar 3	Naar 4	Som doorgaand verkeer	Bestemmings-verkeer
1	Legmeerdijk	1.042	0	33	19	73	125	917
			0%	3%	2%	7%	12%	88%
2	Noorddammerweg	2.019	55	0	844	130	1.029	990
			3%	0%	42%	6%	51%	49%
3	Zetterij	4.988	32	1.028	0	149	1.210	3.779
			1%	21%	0%	3%	24%	76%
4	Noorddammerlaan	3.248	70	237	148	0	455	2.793
			2%	7%	5%	0%	14%	86%

tabel 8: Gemiddelde verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) van de drie dagen in december 2022

In de meting in december 2022 is een verdiepende analyse gemaakt naar de routing van het doorgaande verkeer in Bovenkerk. Dit is gedaan door een extra meetpunt op de Vierlingsbeeklaan tussen de Legmeerdijk en de Bosboom Toussaintlaan. Hiermee kan specifiek gekeken worden naar de routes vanaf de Legmeerdijk richting locatie 2, 3 en 4 en vice versa, tabel 9 geeft de resultaten weer van deze analyse.

Van	Naar	Totaal	Via Vierlingsbeeklaan
Legmeerdijk	Noorddammerweg	33	5 (15%)
Legmeerdijk	Zetterij	19	8 (42%)
Legmeerdijk	Noorddammerlaan	73	35 (48%)
Noorddammerweg	Legmeerdijk	55	13 (24%)
Zetterij	Legmeerdijk	32	24 (75%)
Noorddammerlaan	Legmeerdijk	70	29 (41%)

tabel 9: Analyse doorgaan verkeer via de Vierlingsbeeklaan, gemiddelde verkeersintensiteit (mvt/etmaal) van de drie meetdagen in december 2022

Tabel 9 laat zien dat een groot deel van het doorgaande verkeer in Bovenkerk van en naar de Legmeerdijk via de Vierlingsbeeklaan gaat. In totaal gaat ongeveer 40% via deze route. Aangenomen wordt dat het overige verkeer maakt mogelijk gebruik van de route via de Salamander of rijdt via het parkeerterrein bij Silversant.

CONCLUSIE:

Uit de analyse van het doorgaande verkeer kan worden geconcludeerd dat het dit significant is afgenomen door de realisatie van de knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk. Specifiek op de relatie tussen de Legmeerdijk en de Noorddammerlaan is de grootste daling zichtbaar. Ondanks dat er onder de huidige situatie sprake is van een daling, blijft er desondanks sprake van een doorgaand verkeer, zij het minimaal. Het gaat gemiddeld om ongeveer 90 voertuigen per dag. Ongeveer 20% van dit verkeer maakt gebruik van de route via de Vierlingsbeeklaan. Het overige deel maakt vermoedelijk gebruik van de route via het parkeerterrein van Silversant¹ of de route via de Salamander. Mogelijk wordt dit sluipverkeer veroorzaakt omdat een van de meest gebruikte navigatiesystemen (Google Maps) deze route nog steeds aangeeft als mogelijk.

Het doorgaande verkeer tussen de Zetterij en Noorddammerweg (zuidelijke deel) is vergelijkbaar met de eerdere meting. De bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk heeft geen invloed op de routing van dit verkeer. Beide wegen zijn ontsluitingswegen en ingericht om deze verkeersstroom te faciliteren. Een toename van het verkeer op de Zetterij wordt zeer waarschijnlijk veroorzaakt door de realisatie van een nieuw filiaal van de Gamma.

¹ Op het parkeerterrein is met een versmalling een maatregel getroffen om doorgaand verkeer te weren.

2. Afweging maatregelen verkeersonderzoek 2019

In het verkeersonderzoek uit 2019 is onderzoek gedaan naar 3 maatregelen voor het verbeteren van de verkeerssituatie in Bovenkerk:

1. Knip op de Legmeerdijk ter hoogte van de Beneluxbaan
2. Knip op de Legmeerdijk/Noorddammerlaan ter hoogte van de St. Urbanuskerk
3. Optimalisatie huidige situatie en terugbrengen snelheid naar 30 km/u

Op basis van het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat de eerste twee maatregelen goede mogelijkheden bieden om de verkeersintensiteit te verlagen en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten. In de arcering is de aanbeveling vanuit het onderzoek weergegeven.

Aanbeveling uit 'Verkeersonderzoek herprofilering Legmeerdijk & Noorddammerlaan' (d.d. 15 januari 2020, kenmerk 003157.20200115.R1.02):

Voor het realiseren van een verkeersveilige en leefbare woonomgeving op de Noorddammerlaan en de Legmeerdijk is het verkeerskundig aan te bevelen een knip te realiseren op de Noorddammerlaan/Legmeerdijk. Door de knip is het niet meer mogelijk om te sluipen via deze route. Alleen bestemmingsverkeer maakt in dat geval gebruik van de Noorddammerlaan en de Legmeerdijk. Gezien de ligging van de wijk en de aansluiting met Amstelveen centrum is het, het meest aannemelijk de knip aan de zuidkant van de Legmeerdijk te leggen, bij de aansluiting met de Beneluxbaan. De verkeersintensiteiten zakken daarmee naar ongeveer 2.500 mvt/etmaal tot 5.600 mvt per etmaal op de drukste locatie (bij de aansluiting van de Noorddammerlaan met de Maalderij). Bijbehorende bij dit gebruik hoort een erftoegangsweg met een 30 km/u profiel (fietsers en autoverkeer gemengd op een klinkerverharding).

Het realiseren van een knip ter hoogte van de Sint-Urbanuskerk is ook een mogelijkheid, maar heeft een aantal nadelige opties. Door een knip op deze locatie, wordt de wijk Bovenkerk namelijk in tweeën geknipt, wat een splitsing in de wijk kan veroorzaken. Ook kan dit betekenen dat verkeer door de kleine woonstraten in de wijk door gaat sluipen om de knip te omzeilen. Daarnaast dient er bij de knip een keerlus gerealiseerd te worden voor kerende verkeer, ter hoogte van de kerk is hier minimaal de ruimte voor beschikbaar. Dit geldt voor beide zijden van de eventuele knip. Tot slot heeft deze knip een groter nadelig effect op de bereikbaarheid van de ondernemers, omdat verkeer zowel vanaf de N231 als van de Legmeerdijk om moet rijden om bij de voorzieningen op de Noorddammerlaan te komen.

Capaciteit kruispunten is aandachtspunt

Consequentie van deze maatregel is het verhogen van de capaciteit op de kruispunten van de omliggende routes. In de analyse van de huidige situatie lijkt dat deze kruispunten al aan hun capaciteit zitten. Door de autonome groei wordt deze capaciteit overschreden en de knik verhoogd dit effect. De capaciteit van de doorgaande richtingen op deze kruispunten zal vergroot moeten worden om de doorstroming te kunnen garanderen.

Optimaliseren huidige situatie

Het optimaliseren van de huidige situatie gaat er voornamelijk om, om met kleine maatregelen de gereden snelheid op de weg te verlagen. Dit moet er voor zorgen dat de leefbaarheid en veiligheid langs de weg beter wordt, maar ook dat de route minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer, waarmee de intensiteiten lager worden. Ondanks de verschillende maatregelen die genomen kunnen worden, lijkt het niet voldoende om 30 km/u op de weg af te dwingen en de intensiteiten dusdanig te verlagen dat deze aansluit bij het gebruik van een 30 km/u weg. Het verschil in reistijd met de route via de Beneluxbaan en Bovenkerkerweg is hiervoor te groter. Zeker wanneer de autonome groei zorgt voor grotere vertraging op deze route. Een eventueel alternatief om de huidige situatie zoveel mogelijk te behouden is het handhaven op doorgaand verkeer met camera's. Dit kan gedaan worden gedurende de spitsen of de gehele dag. Hiermee is de intensiteit te verlagen, waardoor een verkeersveilige en leefbare situatie gecreëerd kan worden.

De knip ter hoogte van de Beneluxbaan is in dit onderzoek beschreven als de voorkeursvariant, omdat:

- Geen sluipverkeer van buiten Bovenkerk door de wijk mogelijk is
- Aan de zuidkant van de Legmeerdijk voldoende ruimte aanwezig is voor het realiseren van een keerlus
- Door de knip aan de rand van Bovenkerk te leggen is de kans kleiner dat de wijk hierdoor gevoelsmatig in twee delen wordt geknipt. De keuze aan de zuidkant van Legmeer lijkt dat logischer, omdat de Noorddammerlaan juist de verbinding met het centrum van Amstelveen is.

De maatregel met de knip ter hoogte van St. Urbanuskerk wordt ook als mogelijkheid beschreven. Echter heeft deze maatregel potentieel enkele nadelige aspecten ten opzichte van de voorkeursvariant, namelijk:

- De knip kan voor een gevoelsmatige tweedeling in de wijk zorgen
- Doordat de wijk vanuit de Legmeerdijk en de Noorddammerlaan bereikbaar blijft ontstaat de mogelijkheid dat er sluipverkeer in de kleinere woonstraten zoals de Vierlingsbeeklaan of de Noorddammerweg (noordelijke deel) optreedt.
- Een eventuele keerlus ter hoogte van de knip lijkt lastig in te passen

- De bereikbaarheid van de ondernemers langs de Noorddammerlaan voor de bewoners langs de Legmeerdijk en vanuit de N232 neemt af, omdat ze om moeten rijden via de Beneluxbaan en Bovenkerkerweg.

AFWEGING MAATREGELEN MET INACHTNEMING HUIDIGE SITUATIE

De uitspraak van de rechtbank geeft aan dat een nieuw besluit moet worden genomen ten behoeve van de verkeerskundige situatie in Bovenkerk. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de huidige omstandigheden. Dit betekent dat in de afweging van de maatregelen de huidige bussluis en bijbehorende tellingen meegenomen worden.

Op basis van de verkeerstellingen in Bovenkerk - van voor en na de knip - is vast te stellen dat de verkeersintensiteiten ongeveer zijn gehalveerd. Met name op de route Legmeerdijk en Noorddammerlaan zijn de intensiteiten afgenomen, waarmee de doelstelling van de maatregel (het verlagen van de verkeersintensiteit) is bereikt. Op de erftoegangswegen in Bovenkerk zijn wijzigingen van de verkeersintensiteiten waar te nemen, omdat de verkeersintensiteiten in de basis relatief laag zijn. Hierdoor zijn de procentuele verschillen relatief groot. De totale intensiteiten blijven echter ruimschoot onder de richtlijnen voor een verkeersveilige erftoegangsweg.

Op basis van de nieuwe inzichten uit de verkeerstellingen en de analyse van het doorgaande verkeer kan worden geconcludeerd dat het mogelijke effect van sluipverkeer (uit de rapportage van 2019) lijkt mee te vallen. Op de relatie tussen de Legmeerdijk en de Noorddammerlaan is in de ochtendspits (06:00-09:00 uur) waargenomen dat het sluipverkeer van 577 voertuigen is gedaald naar 22 voertuigen en in de avondspits (15:30-18:30 uur) van 924 naar 31 voertuigen. Een mogelijke oorzaak dat nog sluipverkeer aanwezig is, is dat een veel gebruikt navigatiesysteem (Google Maps) deze route nog steeds aangeeft als mogelijk. De gemeente heeft het bedrijf hiervoor al benaderd, maar dit is nog niet aangepast.

In het onderzoek van 2019 is gesuggereerd dat het realiseren van een knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk mogelijk kan zorgen voor een tweedeling in Bovenkerk. Uit het draagvlakonderzoek onder bewoners (533 respondenten) en ondernemers (69 respondenten) blijkt dat variant 1 vaker als voorkeursvariant naar voren komt dan variant 2. De rechtbank heeft geconcludeerd dat dit draagvlak onderzoek mogelijk niet alle argumenten op een juiste wijze heeft gecommuniceerd. Ook zonder deze argumenten kan worden opgemaakt dat het onderbuik gevoel, van een mogelijk tweedeling in de wijk bij realisatie van een knip bij de Sint Urbanuskerk, niet echt lijkt te spelen bij de bewoners.

Bij de huidige realisatie van de knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk is geen keerlus gerealiseerd. Het parkeerterrein achter Silversant doet dienst voor verkeer dat eventueel wil keren. Of in het ergste geval door wil rijden naar de Legmeerdijk en Noorddammerlaan. Dit laatste is een aandachtspunt, zodat geen nieuwe (drukke) sluiproute ontstaat. Hiervoor is met een versmalling op het parkeerterrein al een maatregel genomen gelijktijdig met het realiseren van de busluis.

Op basis van de huidige situatie en inzichten die dit oplevert, kan geconcludeerd worden dat de potentieel nadelige aspecten van de knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk lijken mee te vallen. Met name het zwaarwegende aspect van het mogelijke sluipverkeer in de wijk, lijkt in de huidige situatie niet op te treden. Aandachtspunt daarbij is de doorstroming op de route via de Beneluxbaan en de Bovenkerkerweg. Wanneer de doorstroming hier verder afneemt, neemt de kans op meer sluipverkeer via de wijk Bovenkerk toe. Op basis van de metingen lijkt een sluiproute via het parkeerterrein van Silversant waarneembaar. Ook al gaat het om lage aantallen, het is niet wenselijk dat de verkeersintensiteit op dit parkeerterrein met haakse parkeervakken verder toeneemt. Een eventuele maatregel die kan bijdragen is het opknippen van het parkeerterrein in twee delen. Het ene deel bereikbaar via de Noorddammerlaan en het andere via de Legmeerdijk.

De conclusies in de afweging van de knip ter hoogte van de Beneluxbaan zijn met inachtneming van de huidige situatie niet veranderd.

3. Conclusies

Op basis van het oorspronkelijke verkeersonderzoek en met inachtneming van de huidige (nieuwe) situatie met de busluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk is een nieuwe afweging van de maatregelen gemaakt.

Hieruit is naar voren gekomen dat de potentiële nadelige effecten van de maatregel met de knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk minder aanwezig zijn. Met name het verkeerskundig zwaarwegende aspect van mogelijk sluipverkeer door Bovenkerk lijkt nauwelijks op te treden in de huidige situatie. Aandachtspunt hierbij blijft de doorstroming op de Beneluxbaan en Bovenkerkerweg. Wanneer deze drastisch afneemt, is de kans aanwezig dat het sluipverkeer in Bovenkerk toe neemt. Ten behoeve van de ontsluiting van Amstelveen, waar de Beneluxbaan en Bovenkerkerweg een belangrijke rol in hebben, zal de gemeente er alles aan moeten doen om de doorstroming op deze wegen goed te houden.

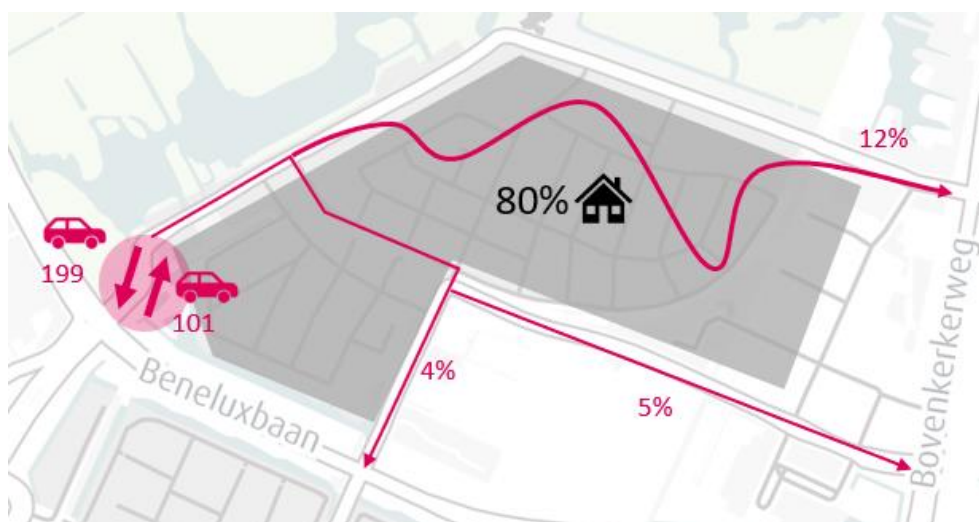
Verkeerskundig blijft daarbij de knip aan de zuidkant van de Legmeerdijk de meest voor de hand liggende maatregel, omdat deze geen directe relatie heeft met de doorstroming op de Beneluxbaan de Bovenkerkerweg. Ervan uitgaande dat de gemeente op deze wegen, ten behoeve van de verkeersontsluiting van Amstelveen, de verkeersafwikkeling kan garanderen heeft de maatregelen met de knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk een vergelijkbaar effect. Bij de knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk blijft wat sluipverkeer door Bovenkerk waar te nemen, maar dit gaat om verwaarloosbare aantallen.

De gemeten verkeersintensiteiten op verschillende momenten laten duidelijk zien dat de verkeersintensiteiten op de Legmeerdijk en Noorddammerlaan significant afnemen en de maatregel daarmee het gewenste effect heeft. De toenames op bijvoorbeeld de Betje Wolfflaan of de Pieter Langendijk zijn procentueel relatief hoog, maar absoluut gezien blijven de intensiteiten beperkt en liggen ze nog ruimschoots onder de gewenste grenswaarde voor een woonstraat. Als vuistregel wordt in de verkeerswereld gehanteerd dat bij een woonstraat met minder de 1.000 mvt per etmaal kinderen nog relatief veilig op straat kunnen spelen. Rondom de Vierlingsbeeklaan zijn de verkeersstromen met name gewijzigd door de invoering van eenrichtingsverkeer (als aanvullende maatregel van de knip), waardoor ook bestemmingsverkeer een iets andere route moet rijden.

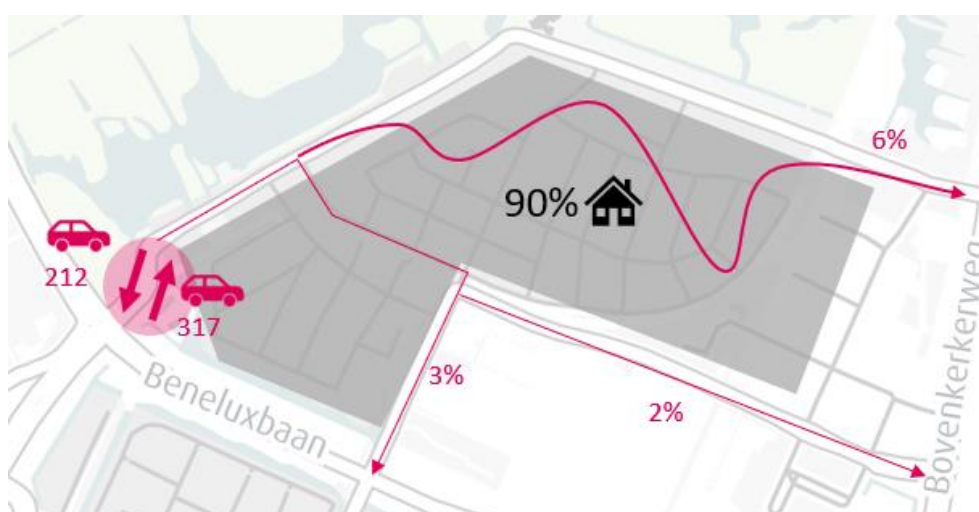
De huidige situatie laat tot slot zien dat rondom de Sint Urbanuskerk en de ingang van het natuurgebied een prettigere leefomgeving ontstaat, welke door de herinrichting van de weg verder kan worden versterkt. Met een knip aan de zuidkant van de Legmeerdijk lijkt dit minder sterk aanwezig te zijn, omdat er naast het busverkeer ook bestemmingsverkeer van en naar de woning langs de Legmeerdijk via de Sint Urbanuskerk zal rijden.

Bijlage 1 Visualisaties meting doorgaand verkeer december 2022

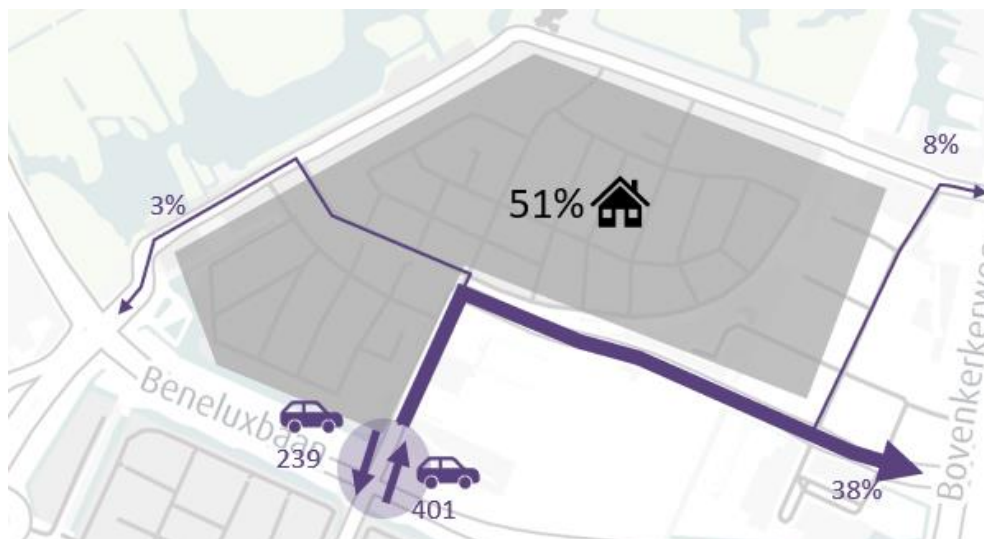
Net als de meting in 2018 zijn de resultaten van de meting naar het doorgaand verkeer ook visueel weergegeven. Dit is gedaan voor de ochtendspits (06:00-09:00) en de avondspits (15:30 – 18:30) voor elk van de vier inpridders van Bovenkerk. Daarbij is aangegeven welk percentage van het inrijdende verkeer binnen een kwartier op een andere waarneemlocatie is waargenomen. Het restant is bestemmingsverkeer voor Bovenkerk.



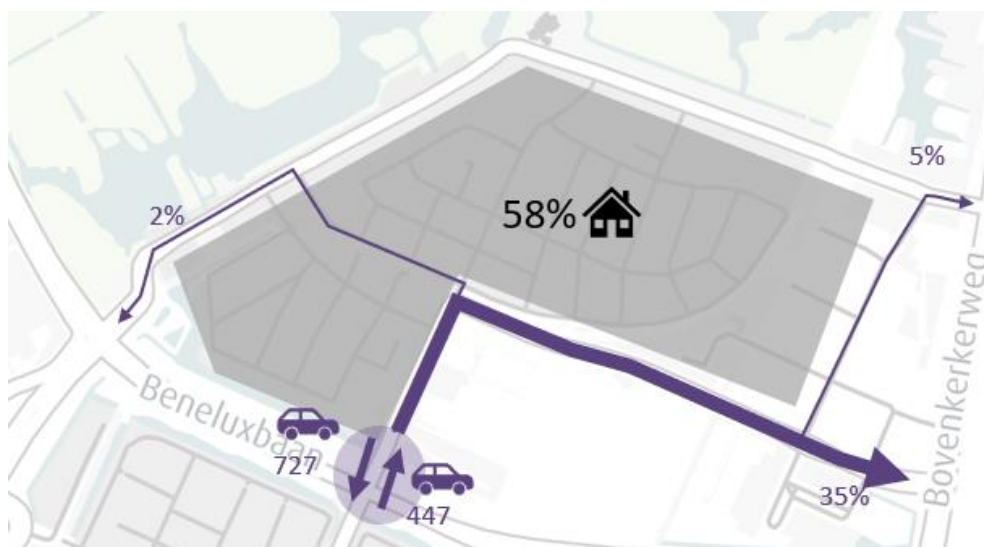
figuur 4: Oriëntatie verkeer vanaf Legmeerdijk (locatie 1) in de ochtendspits (06:00 - 09:00)



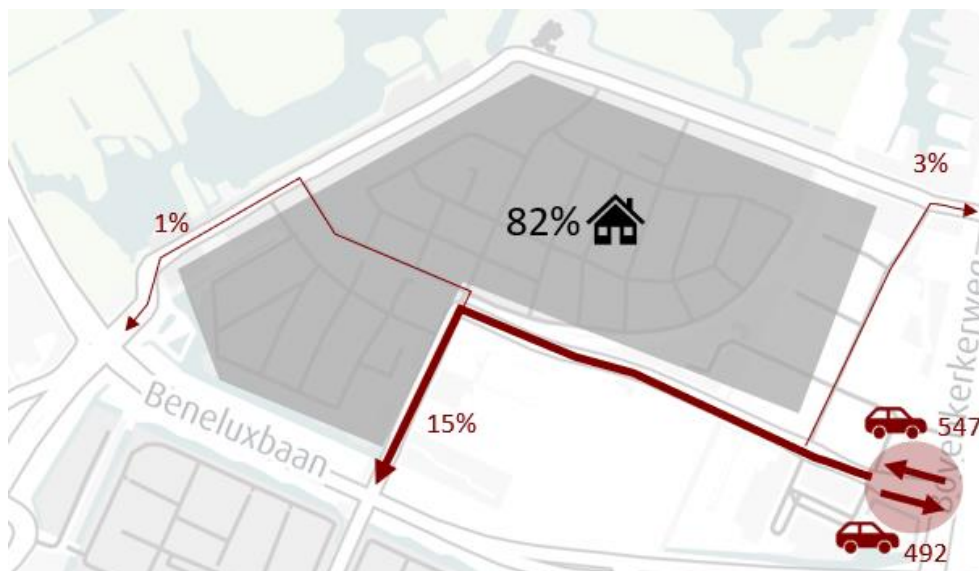
figuur 5: Oriëntatie verkeer vanaf Legmeerdijk (locatie 1) in de avondspits (15:30 - 18:30)



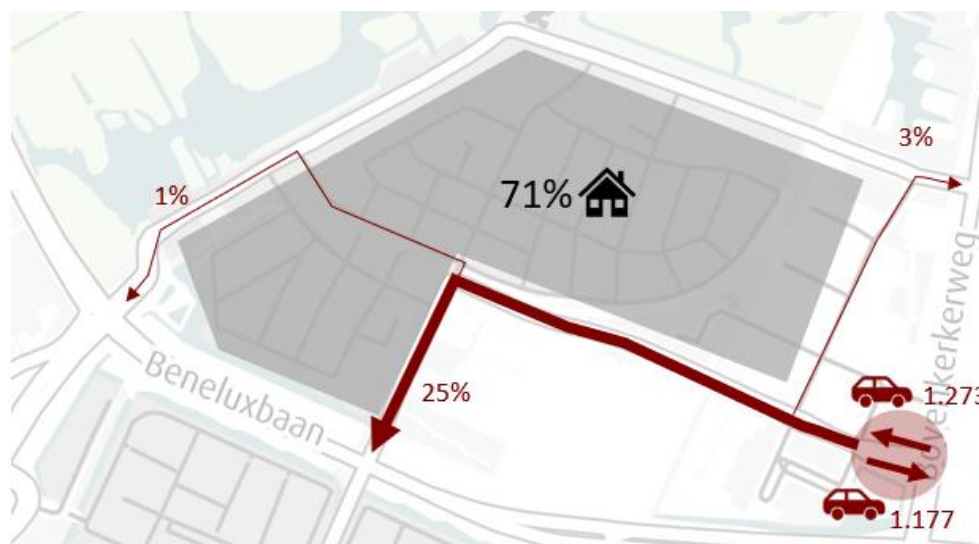
figuur 6: Oriëntatie verkeer vanaf Noorddammerweg (locatie 2) in de ochtendspits (06:00 - 09:00)



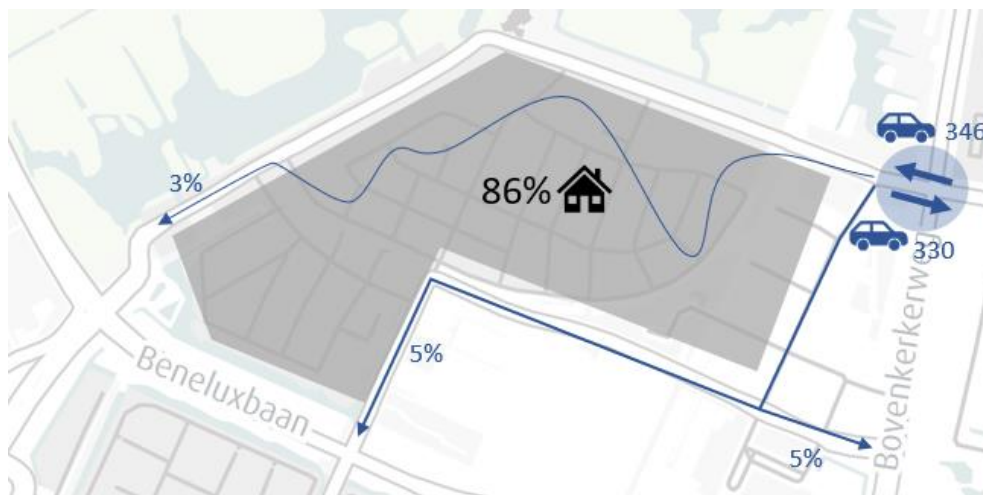
figuur 7: Oriëntatie verkeer vanaf Noorddammerweg (locatie 2) in de avondspits (15:30 - 18:30)



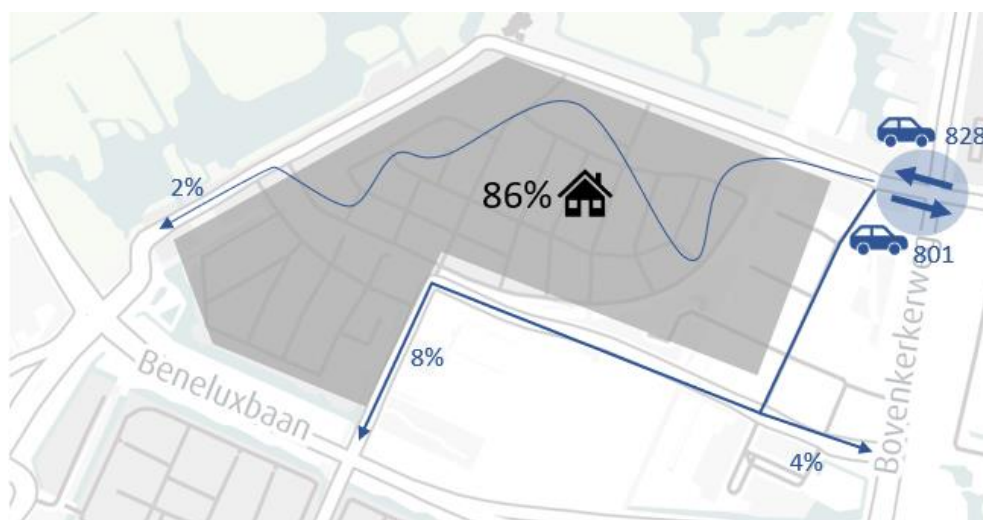
figuur 8: Oriëntatie verkeer vanaf Zetterij (locatie 3) in de ochtendspits (06:00 - 09:00)



figuur 9: Oriëntatie verkeer vanaf Zetterij (locatie 3) in de avondspits (15:30 - 18:30)



figuur 10: Oriëntatie verkeer vanaf Noorddammerlaan (locatie 4) in de ochtendspits (06:00 - 09:00)



figuur 11: Oriëntatie verkeer vanaf Noorddammerlaan (locatie 4) in de avondspits (15:30 - 18:30)