

De Scheg

Verkeersonderzoek naar effecten
van een volledige ontsluiting van
ontwikkeling De Scheg op de
Legmeerdijk

Kenmerk: 014968.20230822.R4.01

Datum: 13 oktober 2023

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en werkwijze	3
2.	Uitgangspunten	6
3.	Modelstudie	10
4.	Beoordeling verkeersafwikkeling kruispunten	16
5.	Beoordeling verkeerseffecten wegvakniveau	22
6.	Conclusies	27

Colofon

Titel:	Verkeersonderzoek naar effecten van een volledige ontsluiting van ontwikkeling De Scheg op de Legmeerdijk
Datum:	13 oktober 2023
Status:	Definitief
Kenmerk:	014968.20230822.R4.02
Auteur:	Ties Bongers

De Scheg

1. Aanleiding en werkwijze



Aanleiding

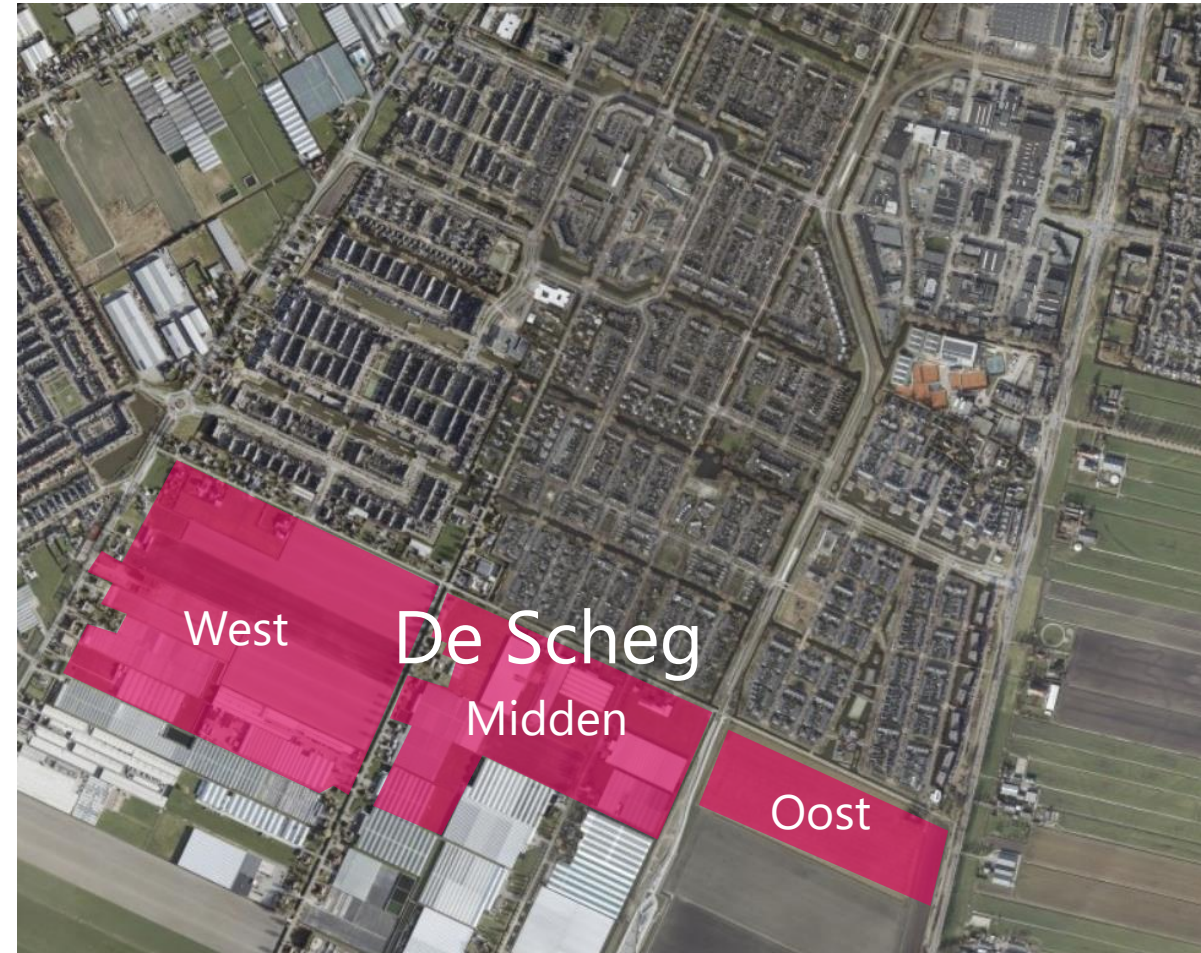
De Scheg is een ontwikkeling van voornamelijk woningen aan de zuidkant van Amstelveen, ten zuiden van Westwijk. De ontwikkeling is opgeknipt in drie deelgebieden:

- De Scheg Oost;
- De Scheg Midden;
- De Scheg West.

Deze studie richt zich op de Scheg Midden en de Scheg West, omdat deze ontwikkelingen gebruik maken van dezelfde infrastructuur en ontsluiting op het bestaande netwerk. Voor de Scheg Oost is al een apart onderzoek doorlopen. Verwacht wordt dat in het gehele gebied 1.430 woningen gerealiseerd worden met maximaal 25 woningen per hectare.

Ter onderbouwing van het bestemmingsplan heeft Goudappel in 2023 in opdracht van de gemeente onderzocht of de bestaande wegenstructuur de toenemende verkeersintensiteiten veilig kan afwikkelen en wat de effecten zijn op omliggende kruispunten. De resultaten hiervan zijn samengevat in het rapport 'Verkeersonderzoek naar de effecten van ontwikkeling De Scheg in Amstelveen' (kenmerk 014968.20230530.R2.04).

In dat onderzoek zijn 3 mogelijke ontsluitingsvarianten van de Scheg onderzocht. Door actiegroep OSA is een alternatieve ontsluitingsvariant ingediend waarin ontsluiting van De Scheg volledig via de Legmeerdijk verloopt. De verkeerseffecten van deze variant zijn in dit onderzoek onderzocht.



Aanpak

De aanpak van het verkeersonderzoek naar de effecten van de voorgestelde ontsluiting (hierna: Planvariant 4) van de 1.430 woningen in De Scheg bestaat uit 3 stappen.

1. Modelstudie

Met het verkeersmodel van de gemeente Amstelveen (Noord Holland Zuid, versie 3.2) zijn de verkeersintensiteiten berekend voor de autonome situatie en de 4^e planvariant:

- Autonome situatie (2033): zonder ontwikkeling De Scheg West en Midden
- Planvariant 4 (2033): met ontwikkeling De Scheg en ontsluiting daarvan via twee nieuwe ontsluitingen op de Legmeerdijk, zonder ontsluitingen via de Weldam en verlengde Hammarskjöldsingel

2. Analyse verkeersafwikkeling op kruispuntniveau

De doorstroming van de volgende kruispunten is doorgerekend om de effecten van de autonome groei en toekomstige ontwikkelingen in beeld te brengen.

1. Jane Addamslaan – Legmeerdijk
2. Legmeerdijk – Nieuwe ontsluiting vanuit De Scheg
3. Legmeerdijk – Tweede nieuwe ontsluiting vanuit De Scheg

3. Analyse verkeerseffecten op wegvakniveau

Met behulp van de wegenscan is op basis van weg- en omgevingskenmerken bepaald wat wenselijke intensiteiten zijn voor de functie en inrichting van de straat. In het kader van de verkeersveiligheid is het wenselijk dat dit op elkaar aansluit. In de praktijk is het mogelijk om meer verkeer over een betreffende wegvak te laten rijden, maar de kans op hinder en mogelijk onveilige situaties is dan aanwezig. De te verwachte intensiteiten volgend uit de modelstudie worden getoetst aan de wenselijke intensiteiten op diverse wegvakken.

De Scheg

2. Uitgangspunten



Uitgangspunten varianten

De verkeerintensiteiten ten behoeve van het verkeeronderzoek worden berekend met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Amstelveen (Noord Holland Zuid, versie 3.2). Voor de berekeningen in het kader van het bestemmingsplan dient er tien jaar vooruit gekeken te worden. Het verkeersmodel van de gemeente kent alleen de prognosejaren 2030 en 2040. 2040 is nog redelijk ver weg en 2030 is maar 7 jaar vooruit. Daarom worden na de modelberekeningen van het prognosejaar de verkeersintensiteiten handmatig met 1% per jaar opgehoogd, om tot intensiteiten voor 10 jaar vooruit te komen. De verkeergeneratie is bepaald voor twee varianten. Op deze manier kan het planeffect van de ontsluiting van De Scheg via de Legmeerdijk in beeld worden gebracht. Het gaat om de volgende varianten:

- **Autonome situatie** (2033): zonder ontwikkeling De Scheg West en Midden
- **Planvariant 4** (2033): met ontwikkeling De Scheg en ontsluiting daarvan via twee nieuwe ontsluitingen op de Legmeerdijk, zonder ontsluitingen via de Weldam en verlengde Hammarskjöldsingel

Uitgangspunten programma

De Scheg West

Bij de planvariant wordt uitgegaan van de ontwikkeling van 800 nieuwe woningen in De Scheg west. Deze woningen zijn gelijkmatig verdeeld over 4 modelzones (979, 980, 981, 982). Daarnaast worden er een kinderdagverblijf van 600 m2 bvo en een nieuwe school van 2.500 m2 bvo gebouwd in het noordoosten van De Scheg West (zone 979). Aan de hand van kengetallen is berekend dat deze onderwijsinstellingen tot toevoeging van 62 arbeidsplaatsen zorgen.

De Scheg Midden

Bij de planvariant wordt uitgegaan van de ontwikkeling van 460 woningen in De Scheg midden. Deze 460 woningen zijn als volgt verdeeld over modelzones:

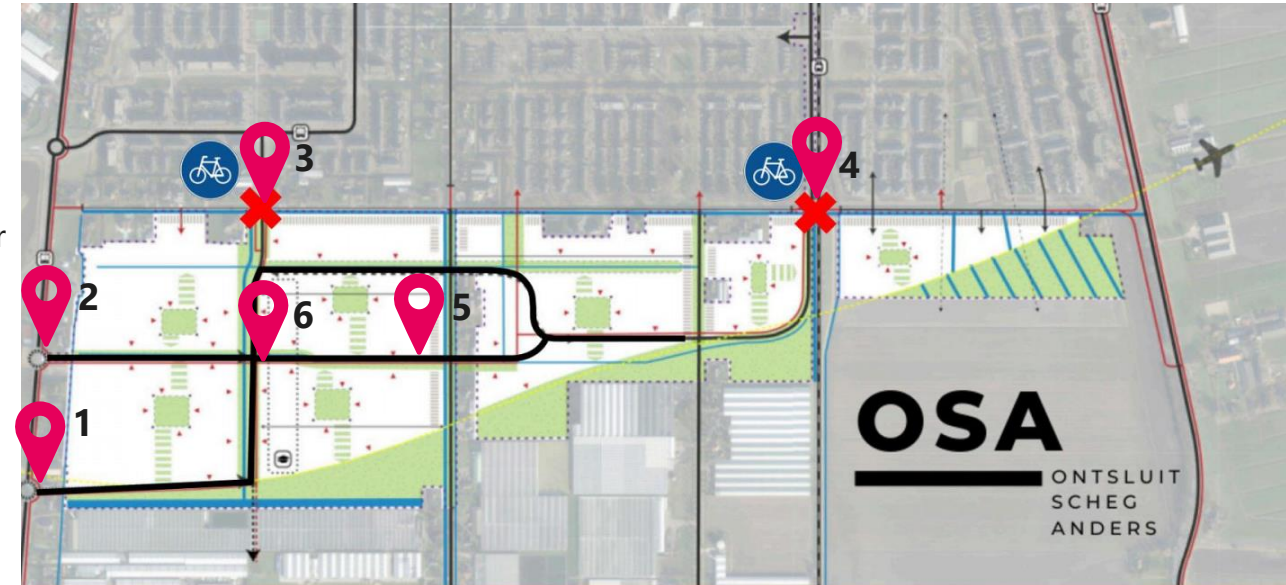
- 190 nieuwe woningen in zone 983
- 140 nieuwe woningen in zone 977
- 130 nieuwe woningen in zone 978

De Scheg Oost

Ook in De Scheg Oost wordt ontwikkeld. Deze ontwikkeling heeft zijn eigen ontsluiting en staat niet direct in verbinding met De Scheg west en De Scheg midden. Deze ontwikkeling wordt dan ook als autonoom gezien.

Uitgangspunten netwerk

In planvariant 4 wordt De Scheg volledig ontsloten via 2 nieuwe kruispunten met de Legmeerdijk, beide vormgegeven als rotonde (1 & 2). Er zijn geen verbindingen tussen De Scheg en Westwijk via de Weldam (3) en de verlengde Hammarskjöldsingel (4). Wel is het mogelijk om via de Meerlandenweg en de Noorddammerweg in zuidelijke richting te rijden. Een interne structuur (5) verbindt De Scheg Midden en De Scheg West met elkaar en met de Legmeerdijk. Het kruispunt binnen de interne structuur waar de oost-west en noord-zuid georiënteerde wegen elkaar kruisen is vormgegeven als rotonde.



De Scheg

3. Modelstudie



Resultaten modelstudie

Rechts zijn de intensiteiten per etmaal weergegeven voor wegen in en rondom De Scheg. De intensiteiten zijn voor de planvariant en de autonome situatie weergegeven:

A: Autonome situatie

P_{IV}: Plansituatie De Scheg met twee aansluitingen op de Legmeerdijk, zonder ontsluitingen via Weldam en verlengde Hammarskjöldsingel (planvariant 4)



Autonome situatie

A: Autonome situatie

In de autonome situatie (2033) zijn de ontwikkelingen De Scheg West en De Scheg Midden niet gerealiseerd, net als de infrastructuur die uitmaakt van de plannen.



Planvariant IV

P_{IV}: Plansituatie De Scheg met twee nieuwe aansluitingen op de Legmeerdijk, zonder ontsluitingen via Weldam en de verlengde Hammarskjöldsingel (planvariant 4)

In planvariant IV verloopt de volledige ontsluiting van de Scheg via de Legmeerdijk. Er zijn geen verbindingen met de Weldam en de Hammarskjöldsingel, wel is het mogelijk in zuidelijke richting te rijden via de Meerlandenweg en de Noorddammerweg. De ontsluiting via de Legmeerdijk verloopt via twee nieuwe aansluitingen.

Uit de modelberekeningen blijkt dat beide aansluitingen worden gebruikt. De zuidelijke extra aansluiting heeft een etmaalintensiteit van circa 3.800 (som van beide richtingen), de noordelijke extra aansluiting (2) een van circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Doordat de volledige gebiedsontwikkeling wordt ontsloten op de Legmeerdijk worden de intensiteiten daar een stuk hoger. Met name in noordelijke richting nemen de intensiteiten toe. Op het stuk tussen de noordelijke nieuwe aansluiting en het kruispunt met de Jane Addamslaan neemt de intensiteit zelfs met circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal toe ten opzichte van de autonome situatie (+35%).



Planvariant IV

Als gevolg van de toegenomen intensiteit op de Legmeerdijk wordt het op alternatieve routes richting het noorden/oosten drukker. Zo kennen de Jane Addamslaan (W & N), Marshallsingel en Asserring (W) toenames van de etmaalintensiteit ten opzichte van de autonome situatie. Het volledig ontsluiten van de Scheg op de Legmeerdijk zorgt er daarmee dat de etmaalintensiteiten op diverse wegen in Westwijk toenemen. Deze toenames vinden vooral plaats in het westen van Westwijk. Aan de oostkant blijven de intensiteiten gelijk aan de autonome situatie.

De intensiteiten dalen ook op diverse wegen. Zo wordt het op de Asserring (O), Meerlandenweg en Noorddammerweg rustiger. Dit komt vooral doordat er bij ontwikkeling van De Scheg geen doorgaande verbinding meer mogelijk is als alternatieve optie voor de Legmeerdijk en Bovenkerkerweg.



Conclusies modelstudie

De Scheg zorgt voor toenames intensiteiten

Uit de berekeningen van de verkeersgeneratie blijkt dat de totale verkeersgeneratie van de planontwikkeling van De Scheg West en Midden circa 6.500 ritten bedraagt. Ontwikkeling van De Scheg heeft tot gevolg dat de wegen rondom het ontwikkelgebied overwegend te maken krijgen met hogere intensiteiten. Een deel van deze toename is het resultaat van verkeer vanuit/naar De Scheg. Daarnaast ontstaan er ook verschuivingen in doorgaand verkeer door netwerkaanpassingen die bij de ontwikkelingen horen.

Volledig ontsluiten de Scheg op Legmeerdijk

Het volledig ontsluiten van de Scheg op de Legmeerdijk zorgt voor een sterke toename van de intensiteiten op de Legmeerdijk. Ook wordt het op diverse wegen in met name het westen van Westwijk drukker door bestemmingsverkeer vanuit/naar de Scheg dat in oostelijke en/of noordelijke richting rijdt én door verschuivingen in verkeersstromen als gevolg van de hogere intensiteiten op de Legmeerdijk. Het volledig ontsluiten van De Scheg via de Legmeerdijk resulteert daarmee in een onevenwichtige verdeling van het verkeer over het omliggende wegennet.

Doordat het niet langer mogelijk is de Noorddammerweg of Meerlandenweg als doorgaande route te gebruiken tussen het zuiden en de Beneluxbaan, dalen de intensiteiten op die wegen en op de Asserring (O).

De Scheg

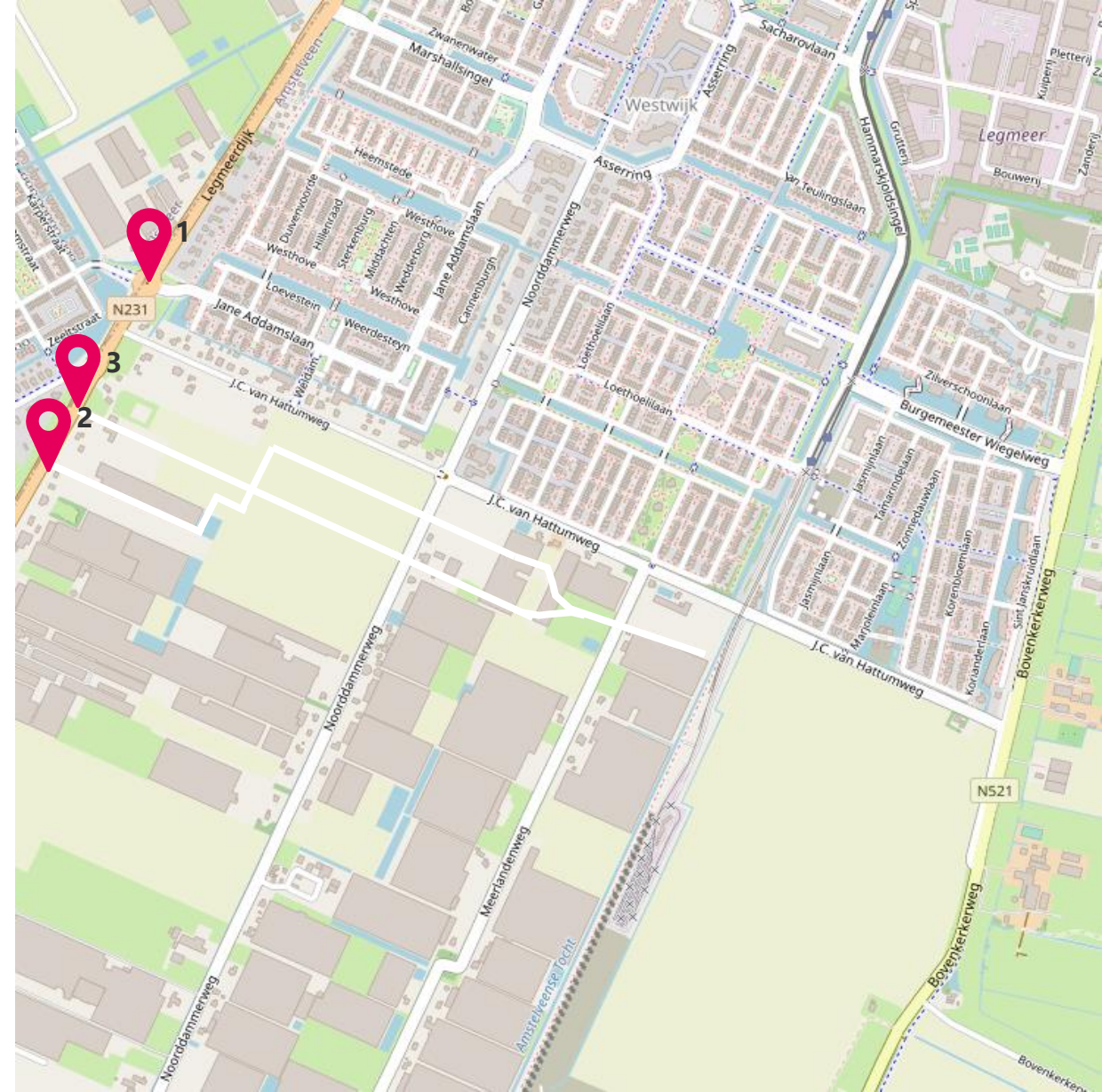
4. Beoordeling
verkeersafwikkeling kruispunten

Verkeersafwikkeling kruispunten

Met de resultaten van de modelstudie is de verkeersafwikkeling van nabijgelegen kruispunten geanalyseerd. De verkeersafwikkeling van de volgende kruispunten is getoetst:

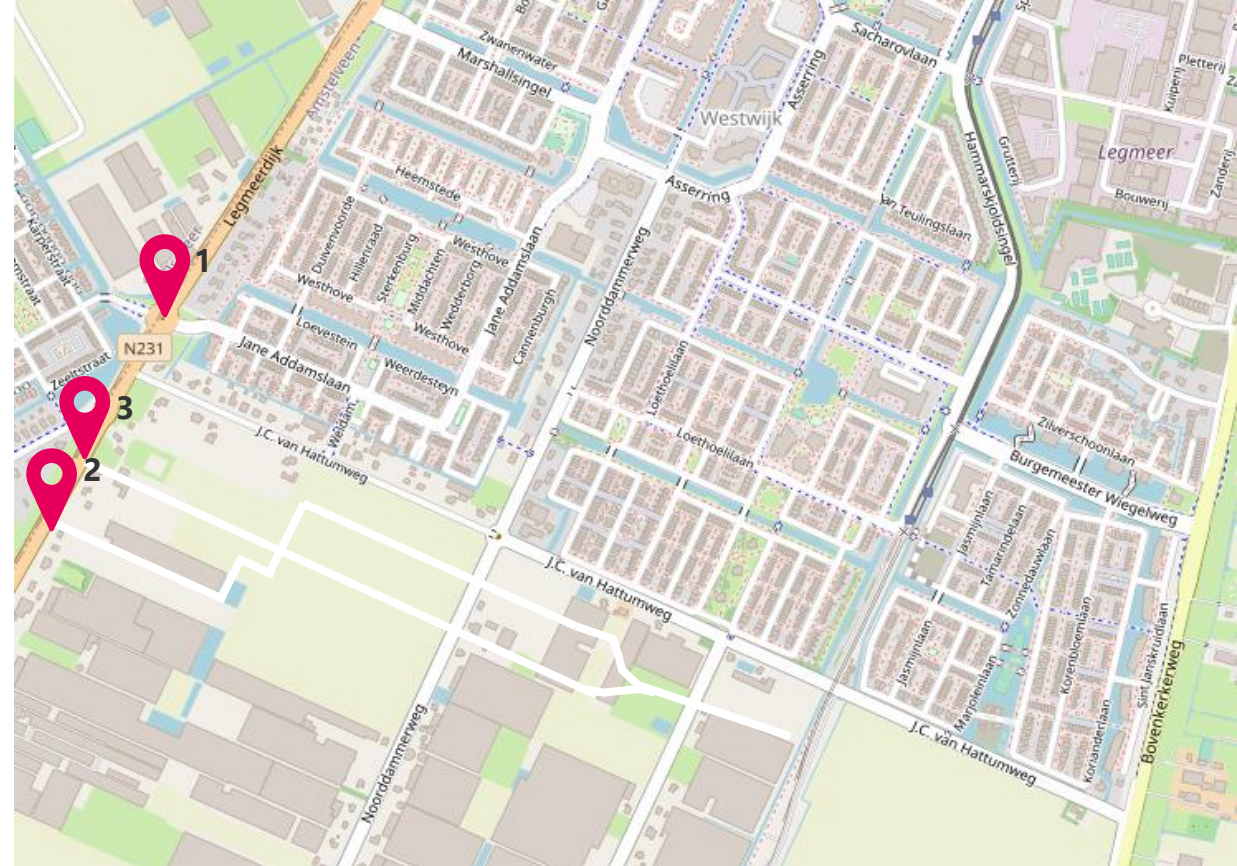
1. Jane Addamslaan – Legmeerdijk
2. Legmeerdijk – Nieuwe ontsluiting vanuit De Scheg
3. Legmeerdijk – tweede ontsluiting vanuit De Scheg

Deze kruispunten krijgen te maken met sterk veranderende intensiteiten als gevolg van ontwikkeling van De Scheg en de ontsluiting daarvan op de Legmeerdijk.



Verkeersafwikkeling kruispunten (toetsing)

De beoordeling van het functioneren van elk van de kruispunten gebeurt aan de hand van de gemiddelde verliestijd per motorvoertuig. De gegeven gemiddelde verliestijd geeft aan hoeveel langer verkeer er over doet om vanaf een betreffende richting een kruispunt te passeren dan dat de ongehinderde reistijd is. Bij de hoofdrichting is een verliestijd onder de 25 seconden goed, en boven de 40 slecht. Bij zijrichtingen is dit respectievelijk 40 en 60 seconden. De volledige beoordelingskaders zijn hieronder weergegeven, links geldt voor ongeregelde kruispunten, rechts voor geregelde kruispunten.



Verliestijden (s)	Hoofdrichting		Zijrichting		Verzadigingsgraad
	Motorvoertuigen	Langzaam verkeer	Motorvoertuigen	Langzaam verkeer	
Goed	< 25	< 10	< 40	< 20	< 0,7
Redelijk/matig	25 – 45	10 – 20	40 – 60	20 – 40	0,7 – 0,8
Slecht	> 45	> 20	> 60	> 40	> 0,8

Kruispunt Jane Addamslaan - Legmeerdijk

De aansluiting van de Jane Addamslaan is geregeld middels een enkelstrooksrotonde met 4 takken. De takken worden doorkruist door een tweerichtingenfietspad met voorrang. Ook zijn er voetgangersoversteekplaatsen op alle vier de takken. Op alle vier de takken zijn midden geleiders aanwezig.

In de autonome situatie is het kruispunt al zwaar overbelast. Met name in de avondspits ontstaan knelpunten. In de ochtendspits zijn de verliestijden op de Snoekbaarsstraat en de Legmeerdijk ook veel te hoog om van goede verkeersafwikkeling te spreken. Het ontwikkelen van De Scheg en het ontsluiten daarvan via de Legmeerdijk zorgt voor een toename van de knelpunten. In de avondspits hebben alle takken een verliestijd van hoger dan 250 seconden. In de ochtendspits is enkel de verliestijd vanuit de Legmeerdijk Zuid nog acceptabel te noemen. Deze toenames vallen te verklaren doordat het een stuk drukker wordt op de Legmeerdijk wanneer de ontsluiting van De Scheg volledig via de Legmeerdijk verloopt.

Doordat er in de autonome situatie al een groot knelpunt ontstaat, is het niet mogelijk om aan te geven of ontwikkeling van De Scheg een knelpunt zou veroorzaken indien de verkeersafwikkeling wel goed zou verlopen. Wel blijkt uit de resultaten dat het volledig ontsluiten van de ontwikkeling op de Legmeerdijk resulteert in sterke toenames van de verliestijden op het kruispunt.

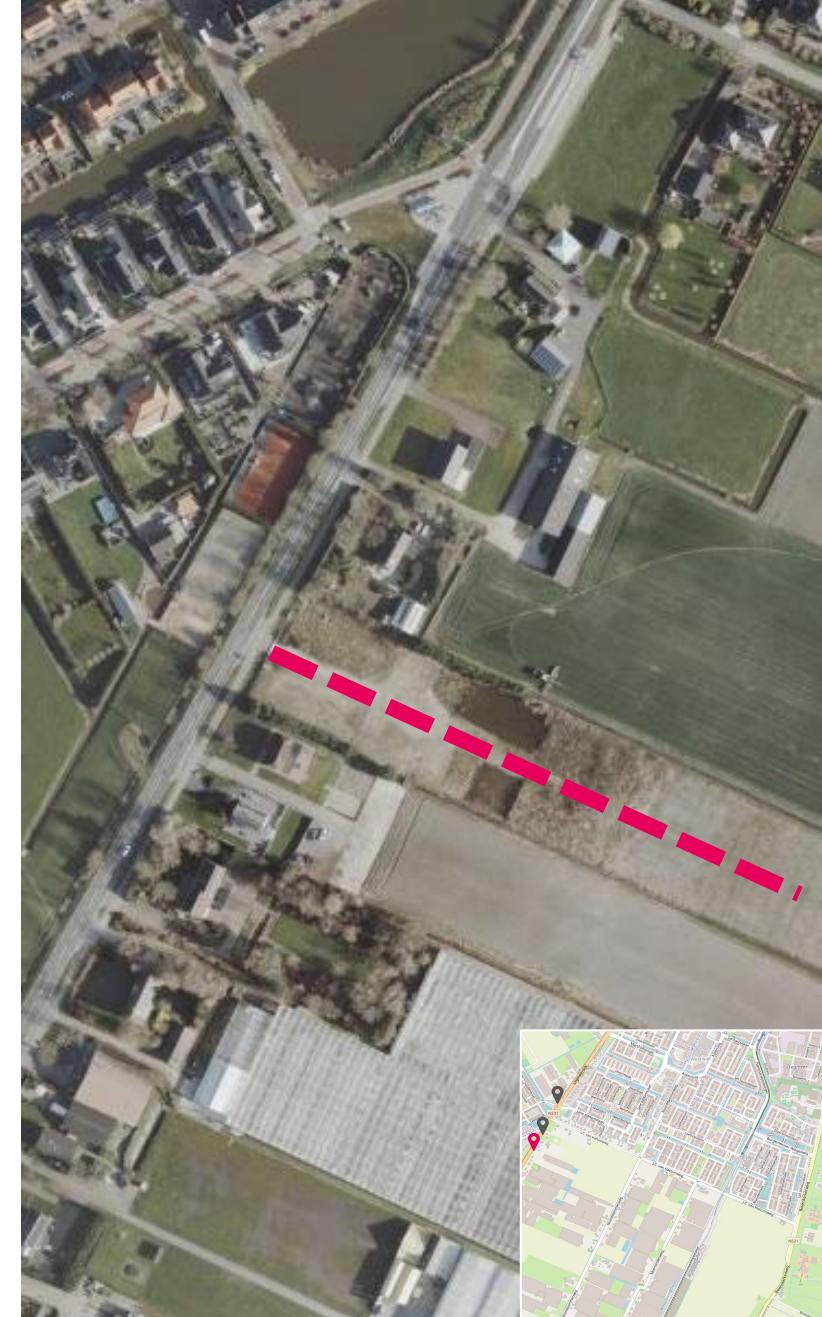


Variant	Legmeerdijk N		Jane Addamslaan		Legmeerdijk Z		Snoekbaarsstraat	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Autonome situatie (2033)	80	250+	30	250+	20	250+	250+	135
Planvariant IV: met de Scheg en volledige ontsluiting via 2 aansluitingen op de Legmeerdijk (2033)	250+	250+	95	250+	35	250+	250+	250+

Kruispunt Legmeerdijk – extra ontsluiting De Scheg (1)

De ontsluiting van De Scheg op de Legmeerdijk zou als enkelstrooksrotonde met 3 takken vormgegeven kunnen worden. Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat deze vormgeving goed in staat is de toekomstige hoeveelheid verkeer af te wikkelen. Enkel in de avondspits is de verliestijd vanuit noordelijke richting niet als 'goed' maar als 'redelijk/matig' te classificeren.

Variant	Legmeerdijk N		Nieuwe ontsluiting		Legmeerdijk Z	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Planvariant IV: met de Scheg en volledige ontsluiting via 2 aansluitingen op de Legmeerdijk - Rotonde	15	25	10	15	10	20

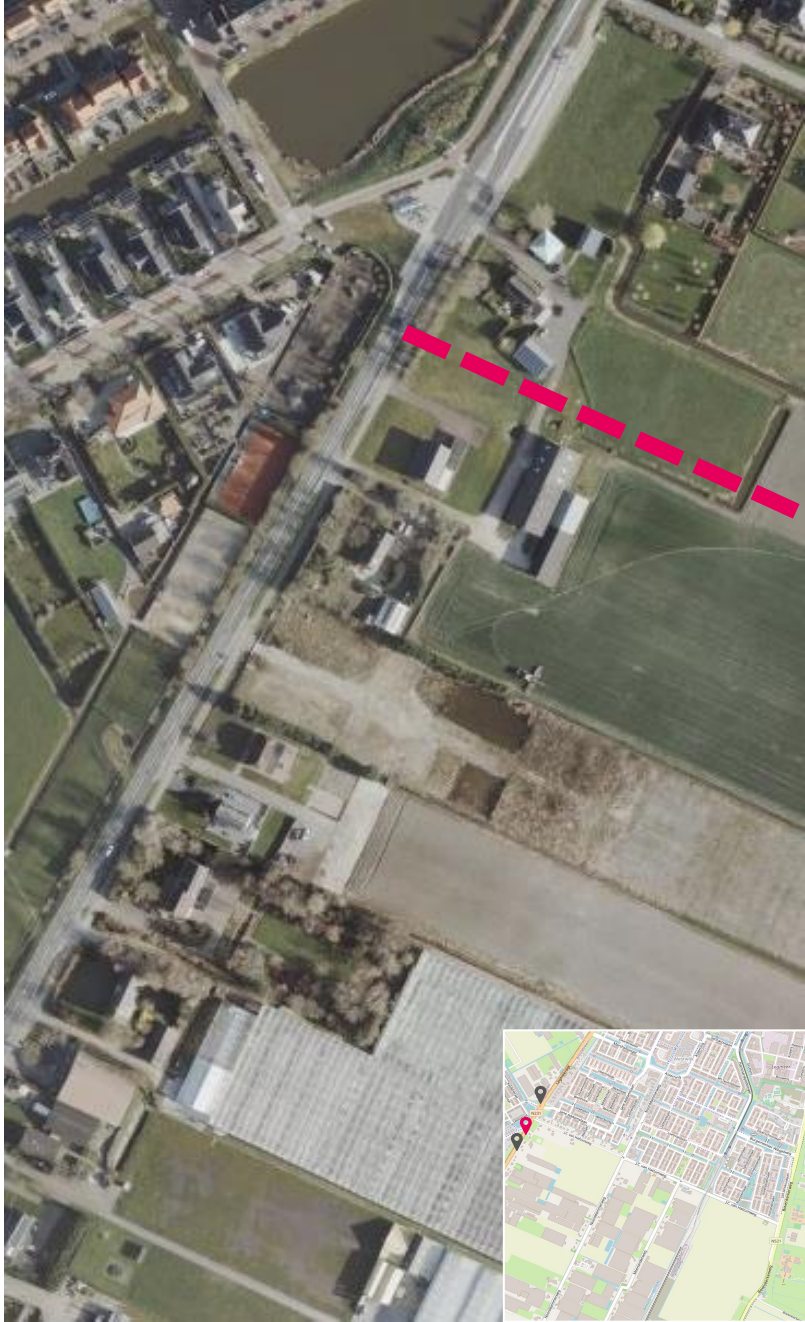


Kruispunt Legmeerdijk – extra ontsluiting De Scheg (2)

In planvariant 4 is er sprake van het kruispunt Legmeerdijk – tweede extra ontsluiting vanuit de Scheg. Net als het kruispunt van de Legmeerdijk met de eerste extra ontsluiting vanuit de Scheg is het kruispunt vormgegeven als rotonde. Qua intensiteiten zijn de aansluitingen relatief vergelijkbaar, wat ook blijkt uit de gemiddelde verliestijden. Net als bij het kruispunt ten zuiden van dit kruispunt is de gemiddelde verliestijd alleen redelijk/matig op de noordtak van de Legmeerdijk, en alleen in de avondspits is dat het geval. Op de andere takken is de gemiddelde verliestijd goed te noemen. Wel bedraagt de wachtrij op de noordtak van de Legmeerdijk in de avondspits 180 meter. Deze wachtrij blokkeert geen andere kruispunten, maar zorgt er mogelijk wel voor dat verkeer vanaf aan de Legmeerdijk liggende woningen en bedrijven de weg niet kan oprijden in zuidelijke richting. Met de intensiteiten die de weg in planvariant 4 krijgt is het voor verkeer van/naar woningen en bedrijven langs de Legmeerdijk sowieso een grotere opgave om af te slaan of de weg op te rijden.

Daarnaast geldt dat de afzonderlijke nieuwe kruispunten acceptabele verliestijden hebben, maar dat de combinatie van twee nieuwe kruispunten wel zorgt voor negatieve effecten op de doorstroming op de Legmeerdijk. Waar nu vanaf het kruispunt met de Jane Addamslaan-Snoekbaarsstraat zonder te stoppen doorgereden kan worden in zuidelijke richting, zal de reistijd bij ontsluiting van De Scheg via de Legmeerdijk met circa 1 minuut toenemen (in de avondspits).

Variant	Legmeerdijk N		Nieuwe ontsluiting		Legmeerdijk Z	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Planvariant IV: met de Scheg en volledige ontsluiting via 2 aansluitingen op de Legmeerdijk - Rotonde	25	35	10	20	15	20



De Scheg

5. Beoordeling verkeerseffecten
wegvakniveau

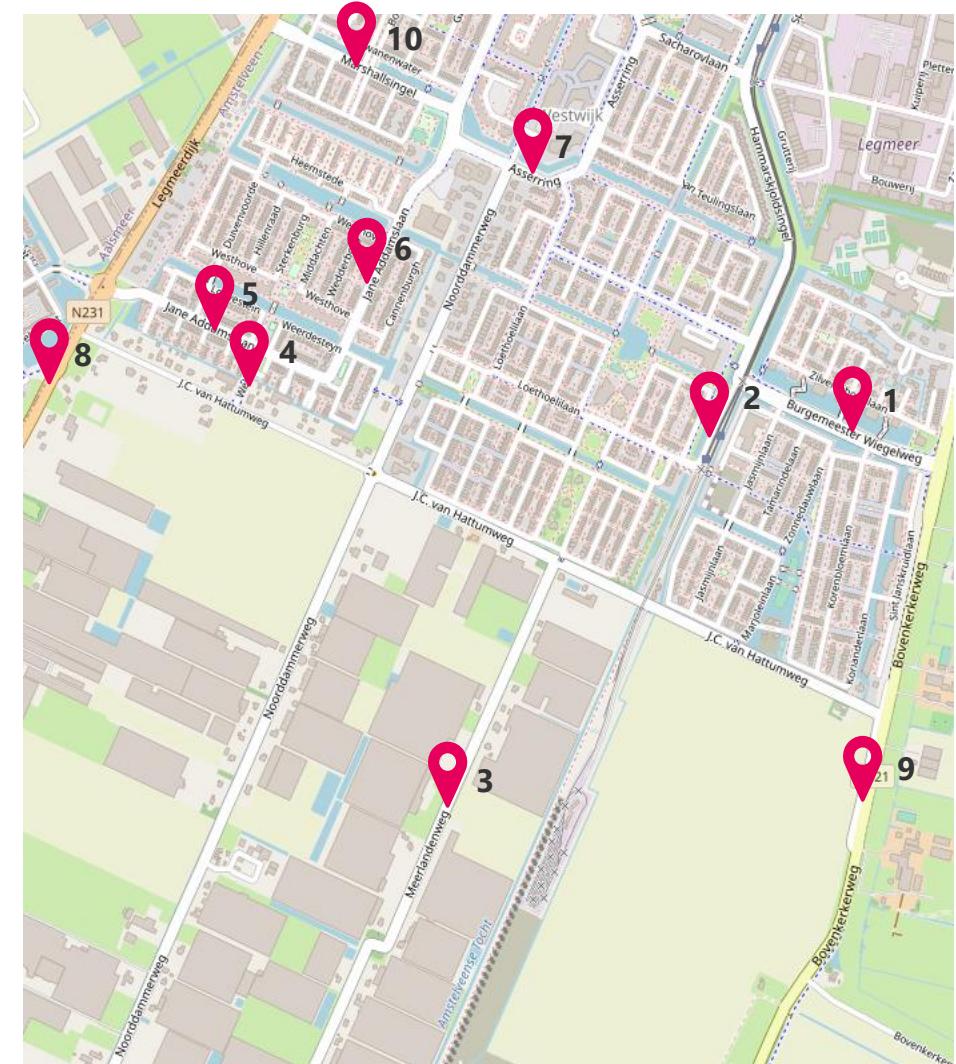
Analyse verkeerseffecten op wegvakniveau

Voor de analyse van de verkeerseffecten op wegniveau wordt gebruik gemaakt van de Wegenscan. De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel, waarmee op basis van kenmerken op en langs de weg een uitspraak kan worden gedaan over de na te streven intensiteit op een wegvak. Op deze manier kan worden getoetst of de bestaande infrastructuur het extra verkeer aan kan zonder dat mogelijk situaties met hinder ontstaan die zouden kunnen leiden tot onveilige situaties. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om de verkeerstechnische maximale intensiteit, maar om wat wenselijk is met oog op verkeersveiligheid. Een overschrijding van de streefwaarde betekent voornamelijk dat (mogelijk) aandacht vereist is.

De Wegenscan houdt rekening met de functie, het gebruik, de vormgeving en de omgeving van de weg. Intensiteitsgrenzen kunnen worden bepaald door de functie van de weg, aanwezigheid van fiets- en voetgangersvoorzieningen, de breedte van de weg, overstekmogelijkheden voor fiets- en voetgangers, aansluitingen van andere wegen, de aanwezigheid van bushaltes, ruimte voor parkeren, sociale interactie en de mogelijkheid tot het spelen op straat. De in de Wegenscan gehanteerde intensiteitsgrenzen zijn afkomstig uit verschillende bronnen. Dit betreft onder andere de handleiding Duurzaam Veilig, CROW-publicaties, ontwerpwijzer fietsverkeer, ASVV en (door experts binnen Goudappel uitgevoerde) wetenschappelijke onderzoeken.

De wenselijke intensiteit wordt bepaald voor de volgende wegvakken:

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| 1. Burgemeester Wiegelweg | 6. Jane Addamslaan (n) |
| 2. Hammarskjöldsingel | 7. Asserring |
| 3. Meerlandenweg | 8. Legmeerdijk |
| 4. Weldam | 9. Bovenkerkerweg |
| 5. Jane Addamslaan (w) | 10. Marshallsingel |



Resultaten verkeerseffecten wegvakniveau

In onderstaande tabel is voor diverse wegvakken weergegeven wat de streefwaarde van de etmaalintensiteit is en wat de maatgevende factor voor die capaciteit is. De streefwaarde is hierbij de ondergrens vanaf waar hinderlijke of ongewenste situaties kunnen ontstaan, opgelegd door een maatgevende factor. De meeste maatgevende factoren geven een algemene kwalificatie van de streefwaarde, het zijn geen harde verkeerstechnische eisen waar aan voldoen moet worden.

De intensiteiten van de wegvakken in de autonome situatie en de planvariant zijn opgenomen om een vergelijking tussen de streefwaarden en de modelresultaten te kunnen maken met daarin onderscheid tussen autonome effecten en planeffecten. Bij twee wegen komt de intensiteit in planvariant 4 hoger te liggen dan de streefwaarde. Daarnaast is dit bij twee wegen in de autonome situatie al het geval. Voor deze wegvakken wordt de streefwaarde nader geïnterpreteerd en toegelicht om te kijken of de overschrijding als problematisch wordt ingeschat en wat eventuele mitigerende maatregelen kunnen zijn.

Wegvak	Intensiteit Autonoom 2033	Intensiteit Plan situatie IV 2033	Streefwaarde etmaalintensiteit	Maatgevende factor
Burg. Wiegelweg	5.700	6.300	18.000	Oversteekbaarheid voetgangers
Hammarskjöldsingel	1.900	1.900	18.000	Oversteekbaarheid voetgangers
Meerlandenweg	800	500	2.500	Fietsvoorziening
Weldam	700	100	8.000	Aanwezigheid langsparkeren
Jane Addamslaan (w)	5.700	6.500	8.000	Aanwezigheid langsparkeren
Jane Addamslaan (n)	5.100	6.700	8.000	Aanwezigheid langsparkeren
Asserring (w)	9.600	10.700	8.000	Aanwezigheid langsparkeren
Legmeerdijk (z)	15.000	20.300	20.000	Oversteekbaarheid fiets
Bovenkerkerweg (z)	31.700	31.800	29.300	Oversteekbaarheid fiets
Marshallsingel	7.400	8.500	8.000	Aanwezigheid langsparkeren

Asserring (west) en Bovenkerkerweg (zuid)

Bij Asserring (west) vormt de aanwezigheid van langsparkeren aan weerszijden van de weg de maatgevende factor met een wenselijke intensiteit van 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze waarde geeft aan wanneer enige hinder verwacht kan worden. Hierbij kan worden gedacht aan het langer moeten wachten op het kunnen instappen bij een geparkeerde auto, het langer wachten tot het mogelijk is om in te voegen en het wachten op parkeermanoeuvres van voorliggers. Doordat er enkel woningen aan weerszijden van beide wegen liggen zal de frequentie van parkeerwisselingen meevallen. Door de hoge intensiteiten moeten voertuigen wat vaker wachten voor parkeermanoeuvres van andere voertuigen en kunnen reistijden iets toenemen. Een bijkomend effect is dat deze wegen minder aantrekkelijk worden als route voor sluipverkeer, wat mogelijk een drukkend effect heeft op de intensiteiten.

Wanneer de streefwaarde gebaseerd op de aanwezigheid van langsparkeren buiten beschouwing wordt gelaten is de volgende maatgevende factor de oversteekbaarheid van de wegen voor voetgangers. Doordat er voetgangersoversteekplaatsen aanwezig zijn op beide wegen, is de streefwaarde vanuit deze maatgevende factor 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Beide wegen zitten daar ver onder. Met de nuances rondom de streefwaarde opgelegd door de aanwezigheid van langsparkeren en de onderstaande voorspelde intensiteiten worden niet wezenlijk hinderlijke situaties verwacht. Wel valt aan te raden de situatie te monitoren, en indien er toch problematische situaties ontstaan na te denken over maatregelen en/of het opheffen van langsparkeren.

Op de Bovenkerkerweg wordt de streefwaarde net overschreden. Dit is reeds in de autonome situatie het geval. Hinder wordt hier verwacht omtrent het oversteken van de weg voor fietsers. De intensiteit voor autoverkeer is hier bepaald aan de hand van een reductie ten opzichte van de theoretische capaciteit aan de hand van de oversteektijd en een gegarandeerde groentijd van 3 seconden en maximaal 60 seconden cyclustijd. Met het hanteren van een iets hogere cyclustijd stijgt daarmee de wenselijke intensiteit, net als bij het hanteren van een iets kortere groentijd voor fietsers. Hinder bestaat daarmee voornamelijk uit iets langer moeten wachten op groen licht tijdens piekmomenten.

Wegvak	Intensiteit Autonoom 2033	Intensiteit Plan situatie IV 2033	Streefwaarde etmaalintensiteit	Maatgevende factor
Asserring (w)	9.600	10.700	8.000	Aanwezigheid langsparkeren
Bovenkerkerweg (z)	31.700	31.800	29.300	Oversteekbaarheid fiets

Legmeerdijk (zuid) en Marshallsingel

In plansituatie 4 neemt de intensiteit op de Legmeerdijk op het gedeelte ten zuiden van de rotonde met de Jane Addamslaan toe tot boven de streefwaarde van de etmaalintensiteit. De streefwaarde wordt opgelegd door de oversteekbaarheid voor de fiets. Door de dermate hoge intensiteit wordt het voor fietsers onveiliger om over te steken, ondanks dat ze voorrang hebben op het autoverkeer. Door de hoge intensiteit kan het voorkomen dat motorvoertuigen eerder gebruik willen maken van een hiaat in de stroom fietsers, en daarbij mogelijk hinder veroorzaken voor overstekende fietsers. Ook kan het voorkomen dat voor het kruispunt wachtende voertuigen het fietspad blokkeren. Doordat de overschrijding beperkt is, zal de frequentie van mogelijke verkeersonveilige situaties beperkt zijn.

Op de Marshallsingel komt de etmaalintensiteit in planvariant 4 boven de streefwaarde van de intensiteit te liggen. Het betreft hier een streefwaarde opgelegd door de aanwezigheid van langsparkeren. Net als bij de Asserring (w) geldt hier dat de hoeveelheid parkeerwisselingen beperkt is door aanwezigheid van woningen langs de weg. Op de Marshallsingel is er verder slechts aan een zijde van de weg langsparkeren, wat de hoeveelheid parkeerwisselingen verder drukt. Hinder bestaat hier uit voor op de weg rijdende motorvoertuigen uit wat vaker en/of langer wachten op inparkerende auto's, en voor geparkeerde motorvoertuigen uit langer wachten voordat de weg opgereden kan worden. Doordat de doorstroming hierdoor enigszins verslechterd wordt de route ook iets minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

Voor alle wegen waar de streefwaarde wordt overschreden geldt dat het valt aan te raden de situatie te monitoren en indien nodig maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid te treffen.

Wegvak	Intensiteit Autonoom 2033	Intensiteit Plan situatie IV 2033	Streefwaarde etmaalintensiteit	Maatgevende factor
Legmeerdijk (z)	15.000	20.300	20.000	Oversteekbaarheid fiets
Marshallsingel	7.400	8.500	8.000	Aanwezigheid langsparkeren

De Scheg

6. Conclusies



Conclusies

De Scheg is een ontwikkeling van 1.430 woningen in het zuiden van Amstelveen, waarvan circa 1.260 woningen in De Scheg West en Midden. In dit onderzoek is gekeken naar de verkeerseffecten van de ontsluiting van de Scheg volledig via de Legmeerdijk ('planvariant 4').

Onevenwichtige verdeling verkeer over omliggende wegennet

Uit de berekeningen van de verkeersgeneratie blijkt dat de totale verkeersgeneratie van de planontwikkeling van De Scheg West en Midden circa 6.500 ritten bedraagt. Doordat de ontsluiting volledig via de Legmeerdijk verloopt kent die weg een sterke toename (+35%) van de hoeveelheid verkeer. Ook op diverse wegen in het westen van Westwijk nemen de intensiteiten toe. Dit komt doordat verkeer vanuit en naar De Scheg routes door de wijk gebruikt om in noordelijke en oostelijke richting te rijden. In het oosten van Westwijk blijven de intensiteiten constant. Het volledig ontsluiten van De Scheg via de Legmeerdijk zorgt daarmee voor een onevenwichtige verdeling van het verkeer over het omliggende wegennet.

Op enkele wegen hogere frequentie mogelijk verkeersonveilige situaties

De toenames van verkeer zorgen ervoor dat op diverse wegen de intensiteiten dermate hoog komen te liggen dat de frequentie op mogelijk verkeersonveilige situaties toeneemt. Op de Asserring, Marshallsingel (beiden aanwezigheid tweezijdig langsparkeren), de Legmeerdijk en Bovenkerkerweg (oversteek fiets) worden de streefwaardes overschreden. De overschrijdingen zijn beperkt en sommige streefwaardes zijn conservatief, maar monitoring is van belang zodat ingegrepen kan worden wanneer dit nodig blijkt.

Rotonde Jane Addamslaan – Legmeerdijk overschrijdt gewenste Rotonde Ontsluiting via de Legmeerdijk zet verkeersafwikkeling op kruispunt Legmeerdijk-Jane Addamslaan-Snoekbaarsstraat nog verder onder druk

De rotonde waar de Jane Addamslaan, Legmeerdijk en Snoekbaarsstraat kruisen kan de hoge intensiteiten in de autonome situatie in beperkte mate aan en slechts met veelal hoge verliestijden afwikkelen. Met name in de avondspits kan het verkeer zeer slecht worden afgewikkeld, maar ook in de ochtendspits ontstaan in meerdere richtingen lange wachtrijen/-tijden. Wanneer de Scheg volledig op de Legmeerdijk wordt ontsloten nemen de intensiteiten daar toe, waarmee ook de druk op de verkeersafwikkeling van de rotonde nog verder toeneemt. Of dit een knelpunt veroorzaakt is afhankelijk van een mogelijk nieuwe vormgeving van het kruispunt.

Doorstroming Legmeerdijk verslechtert

De nieuwe rotondes op de Legmeerdijk met de nieuwe aansluitingen van De Scheg zijn goed in staat het verkeer af te wikkelen. Wel geldt dat de doorstroming op de Legmeerdijk verslechtert doordat (doorgaand) verkeer op de Legmeerdijk twee extra rotondes moet passeren. De afzonderlijke verliestijden zijn goed of redelijk, maar bij elkaar zorgt het wel voor een langere reistijd op de Legmeerdijk.

Volledige ontsluiting via Legmeerdijk onwenselijk

Gegeven de onevenwichtige verdeling van verkeer over het omliggende wegennet, de extra belasting op het kruispunt Jane Addamslaan-Legmeerdijk-Snoekbaarsstraat en de effecten op de doorstroming van de Legmeerdijk is het vanuit verkeerskundig oogpunt onwenselijk De Scheg volledig via de Legmeerdijk te ontsluiten.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS