

Notitie



Stadsdeel
Oost/Watergraafsmeer

Linnaeusstraat 89
1093 EK Amsterdam

van Portefeuillehouders Polderweggebied en Verkeer/Openbare Ruimte
aan Dagelijks Bestuur
registr.nr. 2008/74328
datum 30 september 2008
betreft Bestuurlijke besluitvorming t.b.v. verkeersontsluiting
Polderweggebied

1. Inleiding

Naar aanleiding van besluitvorming over de planontwikkeling van het Polderweggebied in april 2007 zijn in de periode medio 2007 – medio 2008 nieuwe onderzoeken verricht. De dienst IVV (DIVV) heeft modelberekeningen gemaakt van de verkeersintensiteiten. De dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) heeft de verkeerskundige consequenties onderzocht van de berekende verkeersintensiteiten. Het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng heeft de resultaten van de deelstudies samengevat en bepaalde verkeerskundige aspecten nader geanalyseerd. Goudappel Coffeng heeft tevens milieukundige onderzoeken verricht naar de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting in en rondom het Polderweggebied.

Het dagelijks bestuur is van oordeel dat thans met deze rapportages een ruime en voldoende hoeveelheid materiaal beschikbaar is voor de beoordeling van de toekomstige verkeerssituatie in en rond het nieuwe Polderweggebied. Bij die verkeerssituatie gaat het vooral om het antwoord op de vraag op welke wijze het gebied zal worden ontsloten. Hierbij moet worden bedacht, dat het nieuwe Polderweggebied het hart van het stadsdeel gaat worden. Dat hart heeft een ambitieus en gevarieerd programma met ruim 750 woningen en met verschillende maatschappelijke en commerciële functies: een nieuw stadsdeelhuis, brede school, het Centrum voor Beeldende Kunst, het Muziekmakerscentrum, het Danshuis, het Sportfondsenbad Oost en de nieuwe sporthal Wethouder Verheij. De commerciële functies bestaan uit ruim 18.000 m² winkel- en kantoorruimtes en horecavoorzieningen. Dit programma is door de deelraad vastgesteld in het Stedenbouwkundig Plan en in de daaropvolgende raadsbesluiten.

Het Polderweggebied ligt midden in een dicht bebouwd stedelijk gebied, waarbij in de huidige situatie sprake is van verkeersdrukke met gevolgen voor de parkeerruimte, het geluidsniveau en de luchtkwaliteit. Het gebied wordt aan de westzijde begrensd door een drukke hoofdverkeersader, de Linnaeusstraat. Het dagelijks bestuur heeft zich vanwege de zorg aangaande de leefbaarheid in en om het Polderweggebied tot doel gesteld om te voorkomen dat er een grote verkeersaantrekkende werking uitgaat van de ontwikkeling. Voor de regulering van het (auto)verkeer zijn in het plan verschillende voorzieningen getroffen. Het binnengebied wordt autoluw ingericht; bezoekers en bewoners parkeren in ondergrondse parkeergarages. De Polderweg wordt aangelegd als 30 km weg met een bijpassend wegprofiel en diverse verkeersdrempels om de snelheid te verlagen. Hiermee is het kader voor het verkeersonderzoek geschetst. Uitgangspunt is het stedenbouwkundig plan en het daaraan verbonden programma voor het Polderweggebied. Ten aanzien van het verkeer gaat het er om, dit – in de meest letterlijke zin – in goede banen te leiden. De huidige Polderweg sluit

aan op de Linnaeusstraat, en vormt ook de ontsluiting van de straten in Tuinwijk. Van belang zijn echter ook de verdere afwikkeling van het verkeer via het wegennet in het stadsdeel en de gevolgen voor de omliggende buurten. Daarbij houdt het dagelijks bestuur de mogelijke varianten voor de ontsluiting tegen het licht met inachtneming van de volgende punten:

- verkeersveiligheid.
De verkeersveiligheid staat voorop. De te kiezen ontsluitingswijze moet niet alleen voor het autoverkeer, maar ook voor het langzame verkeer verkeersveilig zijn.
- bereikbaarheid en geen onnodige verdringing van bestemmingsverkeer naar omliggende buurten en wijken
Het nieuwe Polderweggebied moet, als hart van het stadsdeel, goed bereikbaar zijn. Daarbij mag de bereikbaarheid van de omliggende buurten, zoals Tuinwijk en Watergraafsmeer (Middenmeer-Noord), niet achteruit gaan. Voorkomen moet worden dat de omliggende buurten en het Polderweggebied extra (ten opzichte van de huidige situatie) worden belast met mogelijk sluipverkeer, d.w.z. verkeer dat geen herkomst en/of bestemming Polderweg heeft.
- effecten op het milieu.
De te kiezen ontsluitingswijze mag niet leiden tot overschrijding van de wettelijke normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.
- effecten op de leefbaarheid.
Met betrekking tot de leefbaarheid mag het niet zo zijn, dat op één buurt alle negatieve effecten van de toename van het (auto)verkeer, veroorzaakt door de ontwikkeling van het Polderweggebied, worden afgewenteld.
- beheersbaarheid van de kosten.
De kosten van de te kiezen ontsluitingswijze moet binnen de financiële mogelijkheden blijven, die worden bepaald door het resultaat van de grondexploitatie en door de algemene financiële situatie van het stadsdeel.

Het dagelijks bestuur wijst er op, dat besluitvorming noodzakelijk is, waarbij rekening gehouden moet worden met voldoende ruimte voor inspraak. Voor de aanpassing van de verkeersstructuur is verdere planologische besluitvorming nodig (o.a. wijziging van het bestemmingsplan). Hiermee is enige tijd gemoeid. Verder heeft de aanpassing ook effecten op andere onderdelen van de planvorming van het Polderweggebied. Het gaat dan vooral om de verdere inrichting van de openbare ruimte: de benodigde ruimte voor de ontsluitingsroute(s), de situering van de parkeerplaatsen op maaiveld, en de aansluiting met het autoluwe binnengebied.

In paragraaf 2 van deze notitie wordt de besluitvorming over de ontsluitingswijze tot op heden beschreven. In paragraaf 3 worden de resultaten van het verkeersonderzoek samengevat. Paragraaf 4 bevat een vergelijking van de twee belangrijkste varianten ten aanzien van verkeer en milieu. In paragraaf 5 wordt het advies van de Verkeerscommissie weergegeven. In paragraaf 6 wordt het voorlopig standpunt van het dagelijks bestuur verwoord; het dagelijks bestuur is voornemens dit voorlopig standpunt vrij te geven voor inspraak. In paragraaf 7 wordt een tijdschema gegeven van de procedure. Deze notitie bevat de volgende bijlagen:

(achter in de notitie)

- Bijlage 1 Overzicht Verkeerskundige onderzoeken 1998 - 2006
- Bijlage 2 Overzicht Besluitvorming verkeer Polderweggebied
- Bijlage 3 Amendement Méérbelangen in kader van optimalisatie Polderweggebied
- Bijlage 4 Figuur belemmeringen verkeerscirculatie Middenmeer I
- Bijlage 5 Figuren met impressies aanpassing Archimedesweg en kruising Hogeweg - Archimedesweg

(los bijgevoegd)

- Bijlage I *Verkorte Grafische presentatie verkeersintensiteiten*, Projectbureau Polderweggebied, juli 2008. Het betreft een weergave van de resultaten van modelberekeningen van dIVV.
- Bijlage II *Ontsluiting Polderweggebied, Verkeer en Milieu*, Goudappel Coffeng, SDO005/Scw, juli 2008.
- Bijlage III *Ontsluiting Polderweggebied, aanvullende geluidsberekeningen variant 2a en 2f*, Goudappel Coffeng, SDO005-02/Bxt/geluid, 5 augustus 2008

(ter inzage bij bestuurssecretariaat)

Polderweggebied, Doorrekening gevolgen verkeer conform programma medio 2007, Dienst IVV, april 2008

2. Voorgeschiedenis: onderzoeken en besluitvorming

In Bijlagen 1 en 2 is een overzicht opgenomen van de onderzoeken en de besluitvorming aangaande de verkeersontsluiting van het Polderweggebied. Hieronder volgt een beknopte beschrijving.

In het Bestemmingsplan Polderweggebied ¹⁾ en in het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied ²⁾ is vastgelegd, dat de ontsluiting van het Polderweggebied voor autoverkeer (uitsluitend) zal plaatsvinden via de kruising Linnaeusstraat – Polderweg. Aan deze besluitvorming is veel discussie voorafgegaan. Deze is vooral gevoerd bij het vaststellen van het Masterplan Polderweggebied in 2000. Toen is bepaald om uit te gaan van een ontsluiting voor het autoverkeer via de Polderweg, en de ontsluiting via de brug over de Ringvaart, richting Linnaeuskade/Archimedesweg te beperken tot fietsers en voetgangers ³⁾. De achtergrond hiervan was het Polderweggebied autoluw te houden en de woonstraten in de Watergraafsmere niet te belasten met doorgaand verkeer.

Deze besluiten waren mede gebaseerd op het gegeven, dat volgens verkeersdeskundigen van de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) de ene ontsluiting via de kruising Linnaeusstraat – Polderweg toereikend zou moeten zijn. In latere verkeersstudies is die opvatting bevestigd. Bij deze conclusie moeten echter twee kanttekeningen worden gemaakt:

- Het onderzoek ging uit van het toen bekende programma aan woningen, winkels en voorzieningen voor het Polderweggebied, met de daarbij behorende aantallen verkeersbewegingen en parkeerplaatsen (maximaal 1.100 parkeerplaatsen);
- Het onderzoek hield slechts rekening met de ontwikkeling van het (auto)verkeer tot het jaar 2010.

Inmiddels heeft twee maal een officiële “optimalisatie” plaatsgevonden, waarbij met name de aantallen woningen en winkels zijn verhoogd. Dit leidt onvermijdelijk tot meer (auto)verkeersbewegingen en meer parkeerplaatsen. Dit wordt geïllustreerd in de onderstaande tabel.

	Masterplan (2000)	Stedenbouwk. Plan (2004)	2 ^e Optimalisatie (2007)
Aantal woningen	500	600	771
Aantal m ² winkeloppervlak	8.000 – 10.000	10.000	14.423
Aantal parkeerplaatsen	650 - 950	± 1.000 (gebouwd)	1.391

In deze cijfers is nog geen rekening gehouden met de nieuwe woontoren op de plaats van het DWI-kantoor. Deze toren is overigens zelfvoorzienend wat betreft parkeren: bewoners en bezoekers van deze toren parkeren in of onder het gebouw.

¹⁾ vastgesteld door de stadsdeelraad op 29 maart 2004.

Dit op grond van de volgende bepaling in het bestemmingsplan:

Art. 14, lid 1: De gronden op de plankaart, bestemd voor “Waterweg/gracht” (Vw) zijn aangewezen voor (...) c. bruggen en verkeersareaal als bedoeld in artikel 11, daar waar dat met de nadere aanduiding “brug toegestaan” op de plankaart staat aangegeven, met dien verstande dat de maximale breedte van de brug 11 meter bedraagt en dat de brug slechts mag worden gebruikt voor voetgangers en fietsers en – in geval van calamiteiten – ten behoeve van politie, ambulance en brandweer.

²⁾ vastgesteld door de stadsdeelraad op 26 april 2004.

De desbetreffende tekst in het Stedenbouwkundig Plan luidt:

De Polderweg is de hoofdontsluitingsroute van het gebied en wordt als 30 km/u-weg ingericht. De Polderweg buigt bij het spoor naar het zuiden af en eindigt op de Oranje Vrijstaatkade. In het nieuwe plan komt hier een extra brug voor een betere verbinding met Middenmeer, voor fietsers en redvoertuigen.

³⁾ besluitvorming over motie 12 m.b.t. het Masterplan Polderweggebied, ingediend in de raadsvergadering van 10 juli 2000 en aangenomen in de raadsvergadering van 18 september 2000.

Bij de besluitvorming over de “tweede optimalisatie” ⁴⁾ is door de raad onderkend, dat de conclusies van de vroegere verkeerskundige onderzoeken niet actueel meer zijn, en dat daarnaast ook rekening gehouden zou moeten worden met de ontwikkeling van het (auto)verkeer ná het jaar 2010. Een tweede ontsluiting voor (auto)verkeer via de al geplande (fiets)brug over de Ringvaart, richting Linnaeuskade/Archimedesweg, zou mogelijk onvermijdelijk zijn. De raad heeft daarom besloten in te stemmen met het verrichten van een verkeersonderzoek door een onafhankelijk bureau.

Randvoorwaarden waren daarbij:

- het autoluwe karakter van het gebied blijft gehandhaafd;
- er mogen geen doorgaande routes ontstaan waardoor via de ene ontsluiting een andere ontsluiting kan worden bereikt.

De randvoorwaarden vloeien voort uit een amendement van Méérbelangen d.d. 23 april 2007. De volledige tekst van het amendement is achterin als Bijlage 3 bij deze notitie gevoegd. Verder is ook actueel onderzoek verricht naar de aspecten luchtkwaliteit en geluidhinder. Deze aspecten waren tot dan toe niet gedetailleerd in beeld gebracht.

Conclusies uit het verkeersonderzoek voorjaar 2008.

De gevraagde onderzoeken zijn verricht door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (IVV) en de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van de gemeente Amsterdam. IVV heeft berekeningen gemaakt van de verwachte verkeersintensiteiten in de verschillende varianten. De berekeningen zijn verricht met het Amsterdamse verkeersmodel GENMOD, dat voor de verkeerssituatie in Oost-Watergraafsmeer is uitgebreid met een LOCMOD-module. Beoordeling en afweging van de varianten heeft plaatsgevonden in het rapport “Verkeersontsluiting Polderweggebied” van het bureau Goudappel Coffeng. De volgende varianten zijn onderzocht:

- de variant met één (auto)ontsluiting, via de kruising Linnaeusstraat – Polderweg;
- een variant met twee (auto)ontsluitingen: één via de kruising Linnaeusstraat – Polderweg en één via de brug over de Ringvaart richting Linnaeuskade/Archimedesweg, in twee modellen nader uitgewerkt: met een fysieke scheiding ('knip') op de Polderweg en met eenrichtingverkeer op de Polderweg;
- een variant met drie (auto)ontsluitingen: de twee bovengenoemde, plus één via Tuinwijk.

De conclusie van de rapportage van Goudappel Coffeng was, dat de variant met twee (auto)ontsluitingen, zonder 'knip' of eenrichtingverkeer op de Polderweg, de voorkeur verdient, in combinatie met het plaatsen van verkeerslichten op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg. In de variant met één ontsluiting zou de kruising Linnaeusstraat – Polderweg overbelast raken, zowel met als zonder verkeerslichten. Een derde ontsluiting heeft weinig verkeerskundige meerwaarde, maar is voor Tuinwijk ingrijpend. Daarom zouden die varianten moeten afvallen.

Bij de varianten met twee ontsluitingen geeft de variant met de 'knip' een lagere verkeersintensiteit op de Archimedesweg, maar een veel hogere op de Linnaeuskade. Omdat het westelijk deel van het Polderweggebied (waaronder de openbare parkeergarage) vanuit het oostelijk deel van Middenmeer en vanaf de Molukkenstraat dan niet te bereiken is (over de open te stellen brug over de Ringvaart) via de Polderweg zelf, zal dit verkeer zijn weg kiezen via de Linnaeuskade om het Polderweggebied te bereiken. Het totaal van het (auto)verkeer op de Archimedesweg en de Linnaeuskade gezamenlijk ligt in de variant met de 'knip' op de Polderweg hoger dan in de variant zonder de 'knip' op de Polderweg. De variant met eenrichtingverkeer op de Polderweg geeft een onevenwichtig verkeersbeeld met veel omrijdbewegingen, die voor een belangrijk deel ook over de Linnaeuskade zullen gaan.

Mede gezien het totaalbeeld van de verkeersintensiteit op de Archimedesweg en de Linnaeuskade gezamenlijk, heeft het dagelijks bestuur de conclusies van de rapportage van Goudappel Coffeng overgenomen en aan de raadscommissie ⁵⁾ voorgelegd.

⁴⁾ raadsvergadering van 23 april 2007 over “oplossing tekort GREX 2006/2007”

⁵⁾ commissie Openbare Ruimte en Economie, vergadering van 4 maart 2008.

Behandeling in de raadscommissie (4 maart 2008)

De commissieleden onderschreven de conclusie, dat niet langer met één ontsluiting kan worden volstaan. Ten aanzien van de keuze voor de variant 2 werd echter opgemerkt, dat – indien de variant met de 'knip' op de Polderweg zou leiden tot een hogere verkeersbelasting van de Linnaeuskade – dit ondervangen zou kunnen worden door ook op de Linnaeuskade verkeerswerende maatregelen te treffen. Een nadeel van variant 2 (zonder knip) is immers, dat het in principe voor niet-bestemmings-verkeer mogelijk blijft om vanaf de Molukkenstraat via de Archimedesweg en de Polderweg naar de Linnaeusstraat en verder te rijden, vice versa. Daarnaast werd een variant voorgesteld, waarbij het (auto)verkeer naar en van Tuinwijk zou worden losgekoppeld van het Polderweggebied, en een eigen ontsluiting zou krijgen via het Oosterspoorplein. Daarmee zou de kruising Linnaeusstraat – Polderweg worden ontlast.⁶

In de vergadering van de raadscommissie heeft het dagelijks bestuur toegezegd nader verkeerskundig onderzoek te laten verrichten naar de nieuw genoemde varianten, en bovendien gedetailleerd onderzoek te laten doen naar de gevolgen voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit.

3. Resumé verkeerskundig onderzoek en varianten

De rapportage van deze onderzoeken ligt nu voor. Het dagelijks bestuur heeft opnieuw een afweging gemaakt over de onderzochte verkeerskundige varianten, nu met inbegrip van de nader onderzochte extra varianten.

Varianten

In de huidige situatie is sprake van één ontsluiting van het Polderweggebied, namelijk via de kruising Polderweg – Linnaeusstraat. In het kader van het verkeerskundig onderzoek zijn diverse varianten onderscheiden:

Variant 0: de referentievariant, d.w.z. de autonome verkeersontwikkeling (peiljaar 2015) zonder het programma van het nieuwe Polderweggebied;

Variant 1: de variant met eenzijdige ontsluiting volgens de huidige verkeersafwikkeling, maar met het autoverkeer van en naar de nieuwe functies in het gebied.

Variant 2: de variant met tweezijdige ontsluiting



Afbeelding variant 1

⁶) in de variant met de 'knip' op de Polderweg zou deze kruising zwaarder worden belast, omdat al het verkeer voor het westelijk deel van het Polderweggebied (inclusief de openbare parkeergarage) en het verkeer van en naar Tuinwijk via deze kruising zou moeten worden afgewikkeld.

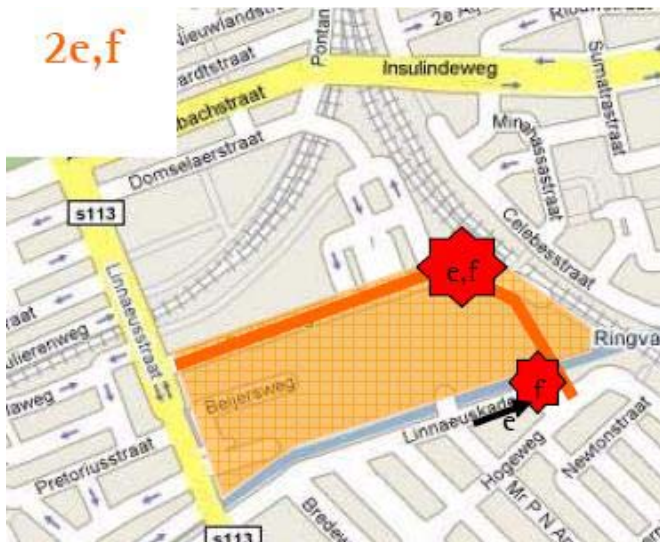
Varianten 2a t/m 2f: varianten met een tweezijdige ontsluiting via Linnaeusstraat en brug over Ringvaart.



Afbeelding variant 2a: twee ontsluitingen met een open verbinding



Afbeelding varianten 2b (met knip), 2c en 2d (met eenrichtingsverkeer op de Polderweg)



Afbeelding variant 2e met een knip Polderweg en eenrichtingsverkeer Linnaeuskade en variant 2f met knip Polderweg en knip Linnaeuskade

Variant 3: driezijdige ontsluiting

Varianten 3a en 3b: een driezijdige ontsluiting, nl. ook via Tuinwijk richting de Wijtenbachstraat:



Afbeelding variant 3a met derde ontsluiting via Tuinwijk



Afbeelding variant 3b met drie gescheiden ontsluitingen

De kenmerken van de varianten zijn samengevat in de onderstaande tabel.

Variant	Ontsluiting(en)	Beschrijving
0 (Aut. Ontw.)	1 ontsluiting, via kruising Polderweg - Linnaeusstraat	Geen reële variant: geen Polderweggebied, autonome verkeersontwikkeling tot 2015
1	1 ontsluiting, via kruising Polderweg - Linnaeusstraat	Met ontwikkeling Polderweggebied
2a	2 ontsluitingen • kruising Polderweg – Linnaeusstraat • via brug over Ringvaart	Open verbinding tussen twee ontsluitingen
2b	Idem 2a	Met knip op Polderweg nabij Nic. de Roeverstr.
2c	Idem 2a	Met 1-richtingverkeer Polderweg > brug
2d	Idem 2a	Met 1-richtingverkeer Polderweg > Linnaeusstraat
2e	Idem 2a	Met knip op Polderweg nabij Nic. de Roeverstr. Met 1-richtingverkeer Linnaeuskade > Hogeweg
2f	Idem 2a	Met knip op Polderweg Met knip op Linnaeuskade nabij Hogeweg
3a	3 ontsluitingen • kruising Polderweg – Linnaeusstraat • via brug over Ringvaart • via Oosterspoorplein	Open verbinding tussen drie ontsluitingen
3b	Idem 3a	Geheel gescheiden ontsluitingen

Conclusies uit het verkeerskundig onderzoek, inclusief de nader onderzochte varianten

De verkeerskundige rapportage bevat de onderstaande conclusies. Voor weergaven van de verkeersintensiteiten in de verschillende varianten – zoals berekend door IVV - wordt verwezen naar Bijlage I bij deze notitie. Pagina 1 (absolute intensiteiten) en 2 (percentages t.o.v. Variant 1) van deze bijlage geven in één oogopslag een beeld van de intensiteiten op zes locaties in en om het Polderweggebied.

Eenzijdige ontsluiting

De variant met één (auto)ontsluiting voldoet niet (meer), gegeven de verkeerseffecten van de “optimalisaties” van het programma aan woningen, winkels en voorzieningen in het Polderweggebied en de verwachte autonome groei van het autoverkeer in de periode 2010 – 2015. Het aantal auto's naar en van het Polderweggebied (inclusief Tuinwijck en de bebouwing aan de noordzijde van de Polderweg) is te groot geworden om via één ontsluiting te verwerken. De kruising Linnaeusstraat/Polderweg zou overbelast raken. Zowel met als zonder verkeerslichten is geen oplossing te creëren, die voldoet aan de eisen van doorstroming en verkeersveiligheid. Bovendien is de situatie met slechts één (auto)ontsluiting kwetsbaar. Een extra ontsluiting is onontkoombaar.

Tweezijdige ontsluiting

variant 2a

In variant 2a is de kruising Linnaeusstraat – Polderweg goed en veilig regelbaar met verkeerslichten. Door de tweede ontsluiting rijdt er aanmerkelijk meer (auto)verkeer op de Archimedesweg (zie Bijlage I, pagina 2): een stijging van 26% ten opzichte van de variant met 1 ontsluiting (Variant 1). Ter plaatse van de Linnaeuskade zal volgens het rekenmodel van IVV sprake zijn van een daling: de verkeersintensiteit is 58% ten opzichte van Variant 1. Er rijdt minder (auto)verkeer op het totaal van de Archimedesweg en de Linnaeuskade gezamenlijk; per saldo is er dus minder (auto)verkeer in deze twee woonstraten dan zonder tweede ontsluiting het geval zou zijn. In deze variant zijn er in het Polderweggebied geen doodlopende wegen die noodzaken tot draai- en keerbewegingen en de aanleg van keerlussen op de Polderweg. Het verkeer naar en van het Polderweggebied kan afgewikkeld worden vanuit en naar de meest voor de hand liggende windrichtingen, zonder omrijdbewegingen en extra autokilometers. Op de kruising Middenweg – Linnaeuskade wordt de middenberm voor autoverkeer afgesloten om het verkeer op de kruising goed en veilig af te wikkelen. Variant 2a is minder kwetsbaar bij calamiteiten en omleidingen dan de hieronder beschreven varianten met een 'knip' in de Polderweg, omdat het autoverkeer twee opties heeft. Er blijft in deze variant echter wel de mogelijkheid van verkeersbewegingen van sluipverkeer, nl. niet-bestemmingsverkeer vanaf de Molukkenstraat via de Archimedesweg, Polderweg en Linnaeusstraat van en naar andere locaties dan het Polderweggebied. Deze mogelijkheid is er nu ook al, namelijk via de Linnaeuskade. Vanwege de aard van de inrichting van de Polderweg (i.e. 30 km met drempels) wordt niet verwacht dat deze extra route tussen Linnaeusstraat en Archimedesweg meer sluipverkeer zal aantrekken dan in de autonome ontwikkeling (zonder programma, zonder tweede ontsluiting).⁷

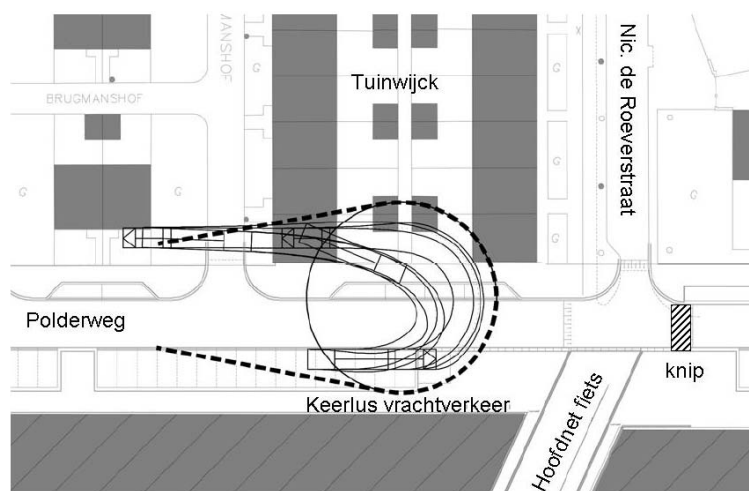
variant 2b

In variant 2b wordt een 'knip' aangebracht in de Polderweg. Hiermee wordt de mogelijkheid van verkeersbewegingen vanaf de Molukkenstraat via de Archimedesweg, Polderweg en Linnaeusstraat naar andere bestemmingen (vice versa) afgesloten. Wel blijft echter de mogelijkheid van de – nu in de praktijk functionerende – route Molukkenstraat – Archimedesweg – Linnaeuskade – Linnaeusstraat. Deze variant leidt tot omrijden van verkeer tussen de Molukkenstraat en het westelijk deel van het Polderweggebied, waaronder de parkeergarages. Dit leidt tot een significant hogere verkeersdruk op de Linnaeuskade dan de afname van de verkeersintensiteit op de Archimedesweg kan compenseren (zie Bijlage I, pagina 2): de eerder genoemde

⁷ Vanwege het onmogelijk maken van de linksafbeweging vanaf de Linnaeusstraat/Middenweg naar de Linnaeuskade zal de Linnaeuskade niet meer kunnen fungeren als sluiproute. De Polderweg blijft dan als enige 'doorgaande' route over, maar is naar verwachting aanmerkelijk minder aantrekkelijk voor sluipverkeer dan de huidige Linnaeuskade.

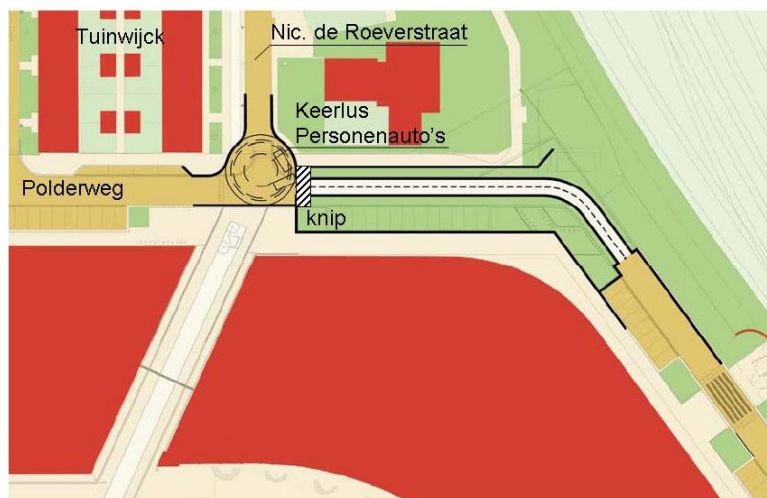
reductie tot 58% in Variant 2a wordt op de Linnaeuskade volledig teniet gedaan (100%, ofwel gelijk aan Variant 1), terwijl op de Archimedesweg sprake is van een beperkte (relatieve) afname, nl. van 126% naar 116% ten opzichte van Variant 1.

Binnen het Polderweggebied is het aanbrengen van een 'knip' problematisch, omdat in de openbare ruimte gezocht moet worden naar plekken voor twee keerlussen op de Polderweg. Fysiek zijn slechts keerlussen van beperkte omvang mogelijk. Keerlussen voor vrachtverkeer zijn niet mogelijk, wat wordt geïllustreerd in de onderstaande figuur. Vrachtverkeer dat is doorgereden op de Polderweg (bijvoorbeeld verhuisauto's, vuilnisauto's) zal niet op de Polderweg kunnen keren, en zal op andere wijze (achteruit rijden, insteken in de zijstraten in Tuinwijk of in het Polderweggebied) het gebied weer moeten verlaten. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is deze optie niet aan te bevelen.



Keerlus vrachtverkeer

Een impressie van de situatie met een keerlus voor personenauto's is hieronder weergegeven. Dit levert complicaties op met de ligging van het doorgaande fietspad, dat onderdeel uitmaakt van hoofdnet fiets. De knip is in de figuur na de Nic. de Roeverstraat geplaatst om de verkeercirculatie in Tuinwijk niet te belemmeren.



Keerlus personenauto's

Aandachtspunt is dat de keerlussen niet ten koste mogen gaan van de ruimte, die bestemd is voor de benodigde parkeerplaatsen op maaiveld (circa 145 stuks). In de Notitie Parkeren Polderweggebied is

aangegeven, dat langs de Polderweg exact ruimte is voor de aanleg van deze 145 plaatsen, maar dat daarmee alle openbare ruimte is verbruikt.

varianten 2c en 2d

De varianten 2c en 2d – met eenrichtingsverkeer op de Polderweg - leiden per saldo tot meer autokilometers, wegens de noodzakelijke omrijdbewegingen bij het bereiken resp. het verlaten van het Polderweggebied. Afhankelijk van de gekozen rijrichting en van het tijdstip van de dag (ochtend- of avondspits) zullen de Archimedesweg, en in mindere mate de Linnaeuskade, zwaarder belast worden. Dit valt af te leiden uit het overzicht op pagina 2 van Bijlage I. Dit is niet de bedoeling van de varianten van de tweezijdige ontsluiting. Bovendien leidt eenrichtingverkeer tot een onduidelijke verkeerssituatie: de route náár het Polderweggebied is geheel anders dan de route om het gebied weer te verlaten.

varianten 2e en 2f

In de varianten 2e en 2f – toegevoegd naar aanleiding van de raadscommissie d.d. 4 maart 2008 - worden de nadelen van een 'knip' in de Polderweg voor de Linnaeuskade ondervangen door verkeersmaatregelen op deze kade. Bij eenrichtingverkeer op de Linnaeuskade (2e) is het effect van de maatregel kleiner dan bij het aanbrengen van een 'knip' (2f), omdat het verkeer vanaf het Polderweggebied – en eventueel doorgaand verkeer, d.w.z. niet-bestemmingsverkeer – in één richting nog gebruik kan blijven maken van de Linnaeuskade. Bij het instellen van eenrichtingverkeer over een kleine afstand (tussen de Hogeweg en de Mr. P.N. Arntzeniusweg) bestaat bovendien het risico, dat het inrijverbod wordt genegeerd.

In de variant 2f worden het (auto)verkeer tussen de Archimedesweg en het Polderweggebied (vice versa) en het bestaande doorgaande verkeer via de Linnaeuskade onmogelijk gemaakt. Het effect hiervan is te zien in de cijfers voor de verkeersintensiteiten op de Linnaeuskade (25% ten opzichte van Variant 1) en op de Archimedesweg (43% ten opzichte van Variant 1). Via de Archimedesweg rijdt alleen nog het (auto)verkeer naar en van de (bewoners)garages in het oostelijk deel van het Polderweggebied. Al het andere verkeer moet via de Middenweg en de Linnaeusstraat rijden, wat per saldo tot meer autokilometers leidt dan wanneer via de Polderweg zelf het westelijk deel van het Polderweggebied (inclusief de openbare parkeergarage) bereikt zou kunnen worden. Deze variant voldoet aan het fysiek onmogelijk maken van doorgaand verkeer, zelfs van het huidige verkeer op de Linnaeuskade (zonder ontwikkeling van het Polderweggebied). Er wordt echter tegelijk een extra belemmering opgeworpen voor de verkeerscirculatie binnen Middenmeer-Noord, die door diverse afsluitingen reeds wordt bemoeilijkt (zie de figuur in Bijlage 2 bij deze notitie). Om sluipverkeer tussen de Molukkenstraat en de Middenweg (vice versa) te verhinderen, is er al een 'knip' aangebracht op de Hogeweg (ter hoogte van de Mr. P.N. Arntzeniusweg) en aan beide uiteinden van de Copernicusstraat. Bovendien kan men met de auto de Linnaeusparkweg niet uitrijden in noordelijke (richting Linnaeuskade) en zuidelijke (richting Wethouder Frankeweg) richtingen. Een extra 'knip' op de Linnaeuskade daarbij maakt nog een aantal interne verbindingen binnen Middenmeer-Noord onmogelijk. Vanaf de Archimedesweg zullen bijvoorbeeld de Mr. P.N. Arntzeniusweg en de Pythagorasstraat alleen nog via de route Hogeweg – Newtonstraat bereikt kunnen worden. Bij het afsluiten van de Linnaeuskade zoals voorgesteld in deze Variant is het aan te bevelen de verkeerscirculatie in Middenmeer te onderzoeken en eventuele huidige belemmeringen c.q. afsluitingen geheel of gedeeltelijk op te heffen.

Daarnaast gelden voor zowel variant 2e als 2f de fysieke nadelen van de 'knip' in de Polderweg, zoals genoemd bij variant 2b.

Driezijdige ontsluiting

varianten 3a en 3b

Zoals in de eerdere rapportage al is vermeld en werd besproken in de raadscommissie van 4 maart 2008, heeft de variant met een extra ontsluiting via Tuinwijk (variant 3a) weinig toegevoegde waarde. Op pagina 2 van Bijlage I is te zien dat de verkeersintensiteit op de Polderweg nabij de Linnaeusstraat

procentueel ten opzichte van Variant 1 afneemt tot 44% en dat de verkeersintensiteit op de Archimedesweg 123% bedraagt ten opzichte van Variant 1. Ter vergelijking: bij Variant 2a (2 ontsluitingen zonder knip) bedragen deze percentages respectievelijk 60% en 126%. Met andere woorden: de kruising Polderweg – Linnaeusstraat wordt in Variant 3a iets rustiger, maar de intensiteit op de Archimedesweg is vergelijkbaar met die in Variant 2a. Het beperkte nut weegt volgens de verkeerskundigen niet op tegen de ingrijpende gevolgen voor Tuinwijk, omdat de wegprofielen (van bijvoorbeeld de Nic. de Roeverstraat) in deze buurt aanmerkelijk moeten worden verbreed ten opzichte van de huidige situatie. Dit afwegende, luidt de conclusie dat variant 3a moet afvallen.

Hetzelfde geldt voor variant 3b. Deze variant brengt net als Variant 3a verlichting van de verkeersdruk op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg, maar heeft als nadeel dat Tuinwijk moeilijker bereikbaar wordt. Door het 'afkoppelen' van Tuinwijk van het Polderweggebied ontstaat een groot aantal doodlopende straten, waardoor de verkeerscirculatie binnen Tuinwijk problematisch wordt. Daarnaast heeft het spoorwegviaduct tussen het Oosterspoorplein en de Pontanusstraat een beperkte doorrijhoogte, waardoor vrachtverkeer (waaronder de vuilniswagens) deze route niet kan gebruiken, en alsnog een voorziening naar de Polderweg aangebracht moet worden. Bovendien leidt deze variant tot extra omrijdbewegingen via de Wijtenbachstraat – en dus tot meer autokilometers – van het (auto)verkeer naar en van Tuinwijk, met een herkomst of bestemming in zuidelijke en oostelijke richting.

Keuze tussen de varianten.

Alles afwegende, vallen de varianten 1 en 3 af: variant 1 omdat de kruising Linnaeusstraat – Polderweg het verkeersaanbod niet alleen kan verwerken; variant 3 omdat het te weinig bijdraagt aan de oplossing van het probleem in verhouding tot de impact die het op Tuinwijk heeft.

De varianten 2c en 2d vallen af omdat ze niet aan de verwachtingen (minder autoverkeer op de Archimedesweg en op de Linnaeuskade) voldoen, tot een onduidelijke verkeersstructuur en tot veel omrijdbewegingen leiden.

De varianten 2e en 2f krijgen de voorkeur boven variant 2b, omdat variant 2b – afgezien van de andere genoemde nadelen – leidt tot een onbedoelde grote toename van het autoverkeer op de Linnaeuskade. Daarmee valt variant 2b af.

Variant 2f krijgt de voorkeur boven variant 2e, omdat variant 2f consequenter het verkeerssluw maken van de Linnaeuskade en de Archimedesweg als uitgangspunt heeft, beter handhaafbaar is, en niet leidt tot de onduidelijke verkeersstructuur die eenrichtingverkeer met zich mee brengt.

Daarmee zijn de varianten 1, 2b, 2c, 2d, 2e, 3a en 3b om bovengenoemde redenen afgefallen, en resteert de keuze tussen varianten 2a en 2f.

In beide varianten wordt de brug over de Ringvaart opengesteld voor het autoverkeer, in variant 2a zonder 'knip' in de Polderweg, in variant 2f met een 'knip' in de Polderweg en een 'knip' op de Linnaeuskade. De vraag is dus, onder welke verkeerskundige condities deze openstelling plaats kan hebben. Dit vereist eerst nog een nadere uitleg van het risico op een route voor doorgaand verkeer via de Polderweg.

Wel bestemmingsverkeer; geen doorgaande route.

De inzet van de raad is om geen nieuwe doorgaande route te creëren voor autoverkeer tussen de Molukkenstraat en de Linnaeusstraat en de daarachter gelegen straten (vice versa). Hiervoor werd reeds geconstateerd dat feitelijk al een dergelijke route door het 30 km gebied bestaat, via de Archimedesweg en de Linnaeuskade (vice versa). Met die route wordt de route via de ontsluitingswegen (Archimedesweg-zuid, Galileïplantsoen, Wethouder Frankweg, Middenweg) afgesneden.

Het openstellen van de brug over de Ringvaart voor autoverkeer, zonder aanleg van een 'knip' in de Polderweg, heeft niet of nauwelijks invloed op de mogelijkheid om de route via de ontsluitingswegen af te snijden. Een deel van het verkeer, dat nu via de Linnaeuskade rijdt, zal via de Polderweg gaan rijden. Voor de verkeersintensiteit op de Archimedesweg maakt dit geen verschil.

De berekeningen wijzen uit, dat het verkeer dat nu wèl de route via de ontsluitingswegen volgt, dit gedrag niet zal veranderen. De Polderweg krijgt dezelfde inrichting als de Linnaeuskade, als 30 km. gebied met snelheidsremmende voorzieningen. De toename van het verkeer op de Archimedesweg in Variant 2a is toe te schrijven aan het bestemmingsverkeer naar en van het Polderweggebied uit/in oostelijke en zuidoostelijke richting, en niet aan doorgaand verkeer.

De varianten 2a en 2f worden in paragraaf 4 met elkaar vergeleken, waarna een voorkeur wordt uitgesproken.

Effecten op de omgeving

Geluid

Uit de berekeningen blijkt, dat de geluidsbelasting in een aantal varianten op een aantal wegen sterk toeneemt ten opzichte van de autonome situatie: Polderweg nabij Tuinwijk, Polderweg ter hoogte van de Mart Stamflat, de Archimedesweg en de Linnaeuskade. In augustus 2008 zijn aanvullende berekeningen gemaakt om de varianten 2a en 2f te vergelijken op het punt van de geluidsbelasting. De resultaten zijn hieronder opgenomen:

Locatienr. en beschrijving	Geluidbelasting autonoom Variant 0	Geluidbelasting maatgevende variant (max)	toename t.o.v. Variant 0	Geluidbelasting variant 2a	toename t.o.v. Variant 0	Geluidbelasting variant 2f	toename t.o.v. Variant 0
1. Linnaeusstraat thv Vrolokstraat	61,77	62,39	0,62	62,34	0,57	62,25	0,48
2. Linnaeusstraat thv Transvaalstraat	62,79	63,75	0,96	63,12	0,33	63,54	0,75
3. Polderweg thv Mart Stamflat	49,00	56,16	7,16	54,27	5,27	55,56	6,56
4. Linnaeuskade thv Bredeweg	52,90	54,94	2,04	52,51	-0,39	48,97	-3,93
5. Linnaeuskade thv Hogeweg	51,36	54,09	2,73	50,96	-0,40	44,48	-6,88
6. Carolina MacGillavrylaan	48,87	49,80	0,93	49,75	0,88	49,42	0,55
7. Middenweg thv Linnaeushof	60,85	62,06	1,21	61,05	0,20	62,06	1,21
8. Kamerlingh Onneslaan	58,05	58,83	0,78	58,60	0,55	58,50	0,45
9. Linnaeusstraat thv Oosterpark	58,57	59,02	0,45	58,96	0,39	58,94	0,37
10. Polderweg thv Tuinwijk	44,87	55,60	10,73	52,26	7,39	46,14	1,27
11. Archimedesweg	50,34	55,37	5,03	53,91	3,57	49,24	-1,10

afname geluidsbelasting t.o.v. autonome situatie

'gevolgen elders', d.w.z. toename > 2dB

'gevolgen elders' en noodzaak geluidsbeperkende maatregelen, d.w.z. toename > 5dB t.o.v. grenswaarde (grenswaarde is huidige situatie met minimum 48 dB)

Hieruit komt naar voren dat er vooral verschillen bestaan ter plaatse van de locaties 10 (Polderweg nabij Tuinwijk) en 11 (Archimedesweg). De geluidsbelasting op deze locaties is in variant 2a aanmerkelijk hoger dan in variant 2f.

Op de Polderweg en de Archimedesweg geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. De woningen langs dergelijke wegen zijn – volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder – niet gelegen langs een weg met een geluidszone, waardoor er geen geluidscriteria van toepassing zijn. Jurisprudentie van de Raad van State geeft aan, dat ten behoeve van een goede afweging in het kader van de ruimtelijke ordening, de akoestische situatie langs 30 km/uur wegen wel inzichtelijk moet worden gemaakt. Dat is met dit onderzoek gebeurd.

Luchtkwaliteit

Uit het onderzoek blijkt, dat het nieuwe Polderweggebied invloed heeft op de luchtkwaliteit. Juridisch geformuleerd: het plan draagt *in betekenende mate* bij aan luchtverontreiniging. Volgens de huidige wet- en regelgeving is dit het geval, als de concentraties van de te meten stoffen als gevolg van de plannen (de planbijdrage) toenemen met meer dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit is ook niet verwonderlijk, omdat er door de ontwikkeling van het Polderweggebied ongeveer 1100 nieuwe verkeersbewegingen ontstaan. De grootste toename – ter plaatse van de Linnaeusstraat zuid (locatie nr. 2) – bedraagt $1,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Dit betekent conform de Wet luchtkwaliteit, dat de concentraties moeten worden getoetst aan de grenswaarden voor gemiddelde concentraties fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Bij deze toetsing is gebleken dat de berekende concentraties voor alle varianten, voor alle onderzoeksjaren, voldoen aan de geldende normen van de Wet luchtkwaliteit.

4. Conclusies onderzoek: verkeer en milieu

In paragraaf 3 zijn de resultaten beschreven van het verkeersonderzoek en van de lucht- en geluidsberekeningen. Hieronder volgt de afweging tussen beide varianten ten behoeve van de keuze van de voorkeursvariant. Beide varianten, 2a en 2f, hebben hun voordelen en nadelen; deels zijn ze elkaars spiegelbeeld.

Variant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer (2a) :

- De minste omrijdbewegingen en dus de minste autokilometers, omdat alle bestemmingen in het Polderweggebied bereikt kunnen worden vanaf de kant vanwaar men komt (vice versa).
- Minder verkeersbelasting van de kruising Linnaeusstraat – Polderweg dan in variant 2f..
- Minder kwetsbare verkeersstructuur bij calamiteiten en omleidingen.
- Geen keerlussen nodig bij de 'knip' en geen risico van verkeersonveilige manoeuvres bij het verlaten van het Polderweggebied.
- Toename van het autoverkeer op de Archimedesweg naar en van het Polderweggebied.
- Geen extra doorgaand verkeer over de Archimedesweg in verhouding tot het bestaande doorgaand verkeer over de route Archimedesweg – Linnaeuskade.
- Door het verbod op de linksafbeweging Middenweg naar Linnaeuskade zal het sluipverkeer op de Linnaeuskade in oostelijke richting afnemen.

Variant met de tweezijdige ontsluiting met belemmeringen voor doorstroming voor het bestemmingsverkeer (2af):

- De grootste afname van de verkeersintensiteiten op de Archimedesweg en de Linnaeuskade;
- Ook het nu bestaande doorgaand verkeer over de Linnaeuskade en Archimedesweg wordt fysiek onmogelijk gemaakt;
- Alle verkeer naar en van het westelijk deel van het Polderweggebied wordt via de gebieds-ontsluitingswegen afgewikkeld; alle verkeer naar en van het oostelijk deel van het Polderweggebied moet echter via de Archimedesweg rijden;
- Vermindering van de mogelijkheden voor de interne verkeerscirculatie binnen Middenmeer-Noord;
- Nadeel van de keerlussen (ruimtebeslag en verkeersonveiligheid) bij de 'knip' in de Polderweg.

In de tabel op de volgende pagina zijn de voor- en nadelen opgesomd, inclusief de kenmerken ten aanzien van lucht, geluid en kosten.

	Voordelen	Nadelen
Variant 2a Twee ontsluitingen Geen belemmeringen voor verkeer vri Polderweg – Linnaeusstraat dichte middenberm Middenweg thv Linnaeuskade	Verkeerskundig: - Evenredige verdeling van extra verkeer Polderweggebied en spreiding over rijroutes - Open, transparante circulatie Polderweggebied en geen verdere beperking verkeer in Middenmeer I - Twee ontsluitingen van gebied met winkels en voorzieningen, minder kwetsbaar bij congestie en/of calamiteit tpv Linnaeusstraat - Regelbare kruising PW-LS (met vri) Effecten op omgeving: - Lagere intensiteit Polderweg West t.o.v. Variant 2f: gunstige effecten op lucht en geluid	Verkeerskundig: - Verkeerssituatie kruising MW – LK. Oplossingen: • vri (hoge kosten orde € 450.000) • beperking linksafbewegingen autoverkeer op Middenweg thv Linnaeuskade door aanleg barrière (bijvoorbeeld hoge band) in middenberm langs tramspoor Effecten op omgeving: - Verkeer Archimedesweg en Linnaeuskade neemt toe t.o.v. Variant 2f: ongunstige effecten op lucht en geluid
Variant 2f Twee ontsluitingen Knip Polderweg en knip Linnaeuskade vri Polderweg – Linnaeusstraat	Verkeerskundig: - Regelbare kruising PW-LS (met vri) - Kruising MW-LK als voorrangskruising (geen vri, geen beperkingen) Effecten op omgeving: - Verkeer Archimedesweg en Linnaeuskade neemt af t.o.v. Variant 2a: gunstige effecten op lucht en geluid	Verkeerskundig: - Beperking van bereikbaarheid Polderweggebied - Kerend verkeer ter plaatse van knip Polderweg (aanleg keerlussen, vrachtverkeer?) - Verdere beperkingen van verkeerscirculatie Middenmeer I Effecten op omgeving: - Hogere intensiteit Polderweg West t.o.v. Variant 2f: ongunstige effecten op lucht en geluid - Verkeer op Linnaeusstraat, Middenweg en Wethouder Frankeroute neemt toe: ongunstige effecten op lucht, geluid en verkeersveiligheid (t.p.v. oversteken)

De conclusie van het verkeerskundig onderzoek is als volgt:

Op grond van de verkeerskundige analyse van de varianten komen wij tot de conclusie dat variant 2a. – met aansluiting van het Polderweggebied op de Linnaeusstraat én via een nieuwe brug richting Archimedesweg – verkeerskundig gezien de beste variant voor de ontsluiting van het Polderweggebied is. Een tweezijdige ontsluiting leidt tot een evenwichtige verdeling van het verkeer over de beschikbare wegen en een goede bereikbaarheid van het Polderweggebied. De intensiteiten op de Polderweg, Linnaeuskade en Archimedesweg zijn vanuit veiligheidsoogpunt aanvaardbaar. (onderzoek "Ontsluiting Polderweggebied", rapport Goudappel Coffeng, juli 2008).

Opgemerkt wordt dat in beide varianten met relatief eenvoudige ingrepen kan worden omgeschakeld naar de andere variant. Het plaatsen of wegnemen van de knippen en keerlussen vergt een beperkte investering in tijd en geld.

Goudappel Coffeng heeft aanbevolen om vanwege de hogere verkeersintensiteit op de Archimedesweg de fietsers meer bescherming te geven door middel van het aanbrengen van fietsstroken. De Sector Stadsdeelwerken zal deze aanbeveling aangrijpen om de inrichting van de Archimedesweg nader te onderzoeken. Er zal worden gekeken hoe de gewijzigde verkeerssituatie het beste kan worden ingepast. Daarbij wordt overigens niet getornd aan het feit dat de Archimedesweg onderdeel uitmaakt van een 30 km-zone. Er zijn inmiddels ideeën gevormd hoe de Archimedesweg en de kruising met de Hogeweg en Polderweg kan worden vormgegeven. De verbeelding van deze ideeën is weergegeven in de figuren in Bijlage 5 bij de notitie. E.e.a. is nog niet uitgekristalliseerd en dient slechts als illustratie van de mogelijkheden.

5. Advies verkeerscommissie

De verkeerscommissie van het stadsdeel Oost-Watergraafsmere adviseert unaniem het Polderweggebied te ontsluiten volgens variant 2a. De commissie onderschrijft de conclusie van de verkeerskundigen en voegt daaraan de volgende overwegingen en aanbevelingen toe:

- Variant 2a. is veiliger voor fietsers en voetgangers op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg dan variant 2f. Deze kruising wordt nu al gekenmerkt door een hoge verkeersbelasting, o.a. door de vele fietsers richting stad-in. De verkeersveiligheid op deze kruising is een punt van zorg, zeker bij het zo fors toenemen van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontsluiting van het Polderweggebied.
- De verkeerscommissie heeft een sterke voorkeur voor een zo helder mogelijke verkeerscirculatie, zonder het aanbrengen van 'knippen'.
- Het onmogelijk maken van linksaf bewegingen door fysieke maatregelen op de kruising Middenweg – Linnaeuskade – (Ringdijk) heeft de instemming van de verkeerscommissie, uit oogpunt van verkeersveiligheid en van doorstroming van het openbaar vervoer. Deze maatregel zou meteen moeten worden doorgevoerd.
- Het onmogelijk maken van de linksaf beweging vanaf de brug in de Middenweg over de Ringvaart in de richting van de Linnaeuskade vermindert de kans op sluipverkeer tussen de Linnaeusstraat en de Molukkenstraat.
- Ten aanzien van eventuele aanpassingen aan de Archimedesweg: de voorkeur gaat uit naar fietsstroken boven een variant met vrijliggende fietspaden.

6. Voorlopig standpunt en besluit dagelijks bestuur

Standpunt

Het dagelijks bestuur onderschrijft de conclusie van het verkeerskundig onderzoek, en neemt het advies van de verkeerscommissie over. Het dagelijks bestuur heeft een voorkeur voor de ontsluiting volgens variant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer (2a), te weten de ontsluiting van het Polderweggebied voor auto's via twee routes waaronder één via een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied, zonder verdere afsluitingen voor het autoverkeer op de Polderweg en op de Linnaeuskade. De Polderweg wordt ingericht als 30 km weg met verkeersdrempels om het doorgaand verkeer te ontmoedigen deze weg te gebruiken als sluiproute. Op de kruising Polderweg – Linnaeusstraat wordt een verkeersregelininstallatie geplaatst. De linksafbewegingen op de kruising Middenweg - Linnaeuskade worden onmogelijk gemaakt. Het standpunt is een voorlopig standpunt, omdat het definitieve standpunt pas wordt vastgesteld ná de inspraakprocedure.

Gelet op de in de Inleiding (paragraaf 1) genoemde punten, heeft de variant 2a de voorkeur om de volgende redenen:

- de verkeersveiligheid is in het gebied als geheel het best gewaarborgd in variant 2a (zie ook het advies van de verkeerscommissie t.a.v. de kruising Linnaeusstraat – Polderweg, die de meest

- de bereikbaarheid van het Polderweggebied is in de variant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer (2a) groter dan in variant 2f, omdat in deze variant zowel het westelijk deelgebied als het oostelijk deelgebied bereikt en verlaten kan worden vanuit (c.q. in de richting van) de richting van waaruit het verkeer komt, zonder dat omrijden – en daarmee extra autokilometers – noodzakelijk is. Het verkeer wikkelt zich af volgens de meest logische richting. De interne verkeerscirculatie in Middenmeer-Noord wordt in de variant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer (2a) niet belemmerd door een 'knip' op de Linnaeuskade, zoals in variant 2f het geval is.
- geen der varianten leidt tot overschrijding van de wettelijke normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. In de variant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer (2a) is de verkeersintensiteit op de drukste wegvakken – waarlangs zich ook woningen bevinden – lager dan in variant 2f. In de voorkeursvariant, met andere woorden, sprake van een meer gelijkmatige spreiding. Omdat omrijdbewegingen in de voorkeursvariant minder noodzakelijk zijn dan in variant 2f, is er per saldo in die variant sprake van minder autokilometers, en daarmee van minder geluidsproductie en minder luchtverontreiniging. Weliswaar wordt in de voorkeursvariant het al bestaande doorgaand verkeer in het 30 km/uur gebied niet onmogelijk gemaakt, zoals in variant 2f, maar er is geen sprake van nieuwe route die extra doorgaand verkeer aantrekt ten opzichte van al bestaande gebruik van de Linnaeuskade en de Archimedesweg.
- Er is geen sprake van een onomkeerbare situatie: mocht de verkeerssituatie ten aanzien van verkeersdruk en verkeersveiligheid op de Polderweg en op de Archimedesweg daartoe aanleiding geven kunnen alsnog wegafsluitingen worden gerealiseerd om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in deze straten te verbeteren.
- de aanpassing van de nieuwe brug over de Ringvaart is zowel in variant 2a als in variant 2f noodzakelijk. Dit, en de overige werken, vergen relatief kleine investeringen in de orde van grootte van € 100.000,- die ten laste van de grondexploitatie kunnen worden gebracht. De kosten van verkeerslichten op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg, eveneens in beide varianten noodzakelijk, liggen in de orde van grootte van € 450.000,-. Het stadsdeel gaat er – gelet op de noodzaak van een verkeersregelininstallatie – van uit dat de centrale stad deze kosten draagt. Hierover zal nog overleg worden gevoerd met dIVV. In variant 2f komen daar nog bij de kosten voor de aanleg van de 'knip' in de Polderweg en op de Linnaeuskade, met bijbehorende keerlussen. In de voorkeursvariant is op de Archimedesweg een aanpassing voor fietsers gewenst (zie ook het advies van de verkeerscommissie), hetgeen kosten met zich meebrengt. Over de kosten en de dekking daarvan, zal na de inspraakprocedure een besluit worden genomen. Beide varianten zijn vanuit kostenoverwegingen realiseerbaar.

Besluit

Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Oost-Watergraafsmere besluit ten aanzien van de toekomstige ontsluiting van het Polderweggebied:

1. overeenkomstig het verzoek van de raadscommissie Openbare ruimte en economie d.d. 4 maart jl. het onderzoeksrapport met de diverse varianten voor de verkeersontsluiting van het Polderweggebied en de notitie met de bestuurlijke afweging ter consultatie door te zenden aan de raadscommissie;
2. vast te stellen dat variant 2f het beste past bij het door de raad aangenomen amendement van Méérbelangen d.d. 23 april 2007;
3. vanwege de optimale spreiding van het bestemmingsverkeer Polderweggebied in het stadsdeel een voorkeur uit te spreken voor de ontsluitingsvariant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer, namelijk via (1) een geregelde kruising Polderweg – Linnaeusstraat en (2) een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied, zonder afsluitingen toe te passen voor het autoverkeer op de Polderweg en/of op de Linnaeuskade;
4. de raadscommissie Openbare ruimte en economie d.d. 28 oktober a.s. om advies te vragen ten aanzien van het vrijgeven van deze documenten voor inspraak door belanghebbenden.
5. na de vergadering van de voornoemde raadscommissie een besluit te nemen over vrijgave van de stukken voor inspraak;

6. na beoordeling van de binnengekomen inspraakreacties een definitief voorstel voor de ontsluiting van het Polderweggebied ter besluitvorming voor te leggen aan de stadsdeelraad.

7. Procedure en communicatie

Het doen gebruiken van de nieuwe brug over de Ringvaart door autoverkeer – consequentie van zowel variant 2a als variant 2f – is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan en het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied (zie paragraaf 2). Vanwege de ruimtelijke en verkeerskundige consequenties is het gerechtvaardigd en zorgvuldig om een inspraakprocedure volgens de Amsterdamse Inspraakverordening 2003 te doorlopen.

Hierna neemt het dagelijks bestuur een definitief besluit over de ontsluiting van het gebied.

Dit besluit zal als uitgangspunt dienen bij het gereedmaken van het Inrichtingsplan.

Uitgegaan wordt van de volgende planning:

3 oktober	DB-besluit voorkeursvariant, stukken ter bespreking zenden aan raadscommissie
28 oktober	raadscommissie Openbare Ruimte en Economie
4 november	DB-besluit vrijgave voor inspraak van het voorlopig standpunt
12 november	publicatie Stadsdeelkrant en website stadsdeel
eind november	inspraakavond
24 december	einde inspraaktermijn
januari 2009	DB-besluit over de verkeersontsluiting Polderweggebied
februari 2009	raadscommissie
maart 2009	besluit stadsdeelraad over aanpassing Stedenbouwkundig Plan

Afhankelijk van het besluit zal een juridisch-planologische procedure worden doorlopen om de bestemming van de brug te wijzigen.

Het onderhavige onderzoek zal een plaats krijgen in de eerste stap van de planologische procedure. In het kader van de vaststelling van het Inrichtingsplan en van de planologische procedure (wijziging bestemmingsplan) zal uitvoerig met belanghebbenden worden gecommuniceerd. Beide procedures voorzien in de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.

BIJLAGE 1. Verkeerskundige onderzoeken 1998 - 2006

In de periode 1998 – 2006 zijn diverse verkenningen en onderzoeken verricht naar de ontsluiting van het Polderweggebied:

- A. Mei 1998: Verkeersprognose dienst IVV
- B. April 1999: Onderzoek Goudappel Coffeng
- C. April 2000: Update verkeersprognose door dienst IVV
- D. Mei 2000: Verkennend verkeerscirculatie onderzoek voor de wijk Middenmeer
- E. Mei, september en oktober 2000: Onderzoek ter bepaling van noodzaak verkeersregeling Linnaeusstraat – Polderweg, dRO
- F. Januari 2001: Notitie Verkenning openbare ruimte, buitenruimte verkeer en parkeren
- G. November 2001: Onderzoek dienst IVV en dRO
- H. Januari 2003: Briefrapport DHV in opdracht van Langeslag Vastgoed (OCP)
- I. Oktober 2003: Briefrapport Schotanus en Fick in opdracht van klankbordgroep
- J. Oktober 2006: Verkeerssituatie Polderweggebied, notitie dRO

De resultaten van de voornoemde onderzoeken worden in deze paragraaf beschreven. Gestart wordt met een van conclusies die op basis van de onderzoeksrapportages kunnen worden getrokken.

Conclusies d.d. mei 2007 op basis van onderzoeken 1998 - 2006

De ontsluiting van het Polderweggebied is vanaf 1998 een punt van zorg, van onderzoek en discussie. Centrale vraag is telkens geweest of de kruising Polderweg – Linnaeusstraat als enige ontsluiting kan dienen en, zo ja, of dat kan zonder een verkeersregelininstallatie. In het begin van de onderzoeksperiode heeft Goudappel Coffeng diverse alternatieven onderzocht voor ontsluiting. Dit heeft geleid tot het advies om de ontsluiting te organiseren via twee zijden van de Polderweg (respectievelijk Linnaeusstraat en Archimedesweg) en op de kruising van de Polderweg met de Linnaeusstraat een verkeersregelininstallatie te plaatsen. Mocht dat niet mogelijk zijn, zou een deel van het verkeer ook via de Oranje-Vrijstaatkade kunnen rijden, van en naar een tweede in-/uitgang van de parkeergarage. Later is door het stadsdeel de ontsluiting aan de zijde Archimedesweg als onwenselijk ter zijde geschoven en zijn argumenten gezocht om (en hoe) te kunnen volstaan met de ontsluitingen van de Polderweg en in mindere mate van de Oranje-Vrijstaatkade. Dat bleek volgens diverse deskundigen wel mogelijk, onder een aantal voorwaarden:

1. verkeersaanbod behorend bij toenmalige stedenbouwkundige programma, vertaald naar een aantal van 1.100 parkeerplaatsen en een autonome groei van het autoverkeer tot 2010;
2. afslaande auto's kunnen opstellen op de middenberm tussen de rijbanen van de Linnaeusstraat
3. de rijbaan van de Polderweg richting Linnaeusstraat wordt uitgevoerd met twee rijstroken; linksaf- en rechtsafslaand verkeer krijgen elk een strook.

Aan voorwaarde 1 wordt niet meer voldaan, wat een belangrijk motief vormt voor het nieuwe onderzoek per mei 2007. Ter vergelijking: op basis van het programma na optimalisatie wordt (per medio 2008) berekend dat er bijna 1.400 parkeerplaatsen nodig zijn in het Polderweggebied.

De geldigheid van voorwaarde 2 is discutabel: er is fysiek gezien wel ruimte, maar deze is ook in gebruik als tram- en busbaan in twee richtingen. Het GVB heeft zich negatief uitgelaten over deze voorwaarde, maar er is nog geen finaal oordeel geveld. Ten aanzien van voorwaarde 3 wordt gesteld dat nog niet duidelijk is wat dit betekent voor de openbare ruimte ter hoogte van de Mart Stamflat.

Ten aanzien van het aanpassen van de kruising Polderweg – Linnaeusstraat is al geruime tijd bekend dat er geen fysieke mogelijkheden zijn om op de Linnaeusstraat aparte rijstroken te maken voor verkeer dat afslaet richting de Polderweg. Dit beperkt de capaciteit van de kruising in hoge mate.

BIJLAGE 2. Besluitvorming verkeer Polderweggebied

1. Inleiding

Deze bijlage bevat een resumé van de besluitvorming aangaande verkeer en parkeren in het Polderweggebied in de periode 2001 (SPvE) – 2007 (uitbreiding parkeergarage). De bijlage is bedoeld om het kader te schetsen ten behoeve van de aanstaande besluitvorming ten aanzien van (a) de ontsluiting van het gebied op de omliggende wegen, (b) de ligging van de doorgaande fietsroute en (c) het expeditieverkeer in het autoluwe deel van het Polderweggebied.

In dit document wordt gefocust op het *auto-, fiets- en expeditieverkeer*. Teksten over de functie van de oostelijke brug en de ontsluiting van het Polderweggebied zijn grijs gearceerd. Voor een snel overzicht van de relevante besluitvorming volstaat het om alleen de gemarkeerde teksten door te lezen.

2. Stedenbouwkundig Programma van Eisen, november 2001

Autoverkeer

Voor het gehele gebied geldt dat het wordt ingericht als 30-km gebied of woonerf. Voor deze wegen en straten is geen nader akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Bruggen

Aansluitend op de Linnaeusparkweg wordt een brug over de Ringvaart gebouwd voor fietsers en voetgangers. De nieuw aan te leggen brug ter hoogte van de Archimedesweg dient ook per auto berijdbaar te zijn, om in geval van calamiteiten als ontsluiting te kunnen dienen.

Autoluw gebied

In een intensief bebouwd gebied als het Polderweggebied kan de auto eigenlijk alleen maar te gast zijn. Het gebied moet zo worden ingericht dat de nadruk ligt op de bereikbaarheid en doorkruisbaarheid per fiets en als voetganger. Hiermee ontstaat een vriendelijk woonklimaat met een stedelijke allure. De nadruk op voetgangers- en fietsroutes is ook in het belang van de kinderen die in het Polderweggebied komen wonen of er naar school gaan. Daarbij krijgen de overgangen van het Polderweggebied naar de omliggende wijken speciale aandacht. Voor de veilige bereikbaarheid van met name de sportvelden kan aan een kindlint (speciaal vanuit veiligheid voor kinderen ontworpen route) gedacht worden. Bijkomend voordeel van de sanering is dat er in de afgegraven delen ondergrondse garages kunnen worden gemaakt waarin alle benodigde parkeerplaatsen voor het gebied gemaakt kunnen worden.

Ontsluitingsprincipe Polderweggebied

De Polderweg is de verkeersverdeler en hoofdontsluitingsweg van het Polderweggebied. De Polderweg sluit aan één zijde aan op de hoofdwegenstructuur van Amsterdam via een volwaardige kruising met de Linnaeusstraat. De rest van het gebied wordt autoluw. Zo min mogelijk rijdende auto's door het gebied en geen geparkeerde auto's in het gebied. Omdat de tweede aansluiting op (hoofd)infrastructuur van Amsterdam nu niet zal worden aangelegd zijn er andere ingrepen noodzakelijk om een logische ontsluiting van het gebied mogelijk te maken.

De Polderweg wordt vormgeven als 30 km/h weg. De Polderweg wordt een weg met tweerichtingsverkeer tot aan het spoor. Vanaf de Polderweg worden een aantal parkeergarages ontsloten, zowel de in- als uitrit voor auto's komt aan de Polderweg. Er komen twee 30 km/h lussen door het gebied, één in het westelijk deel en één in het oostelijk deel, die voor een deel eenrichtingverkeer zijn. Met deze zogenaamde "langzaamroutes" wordt het autoluwe karakter van het gebied versterkt. De aanwezigheid van langzaam rijdende auto's kan daarbij een bijdrage leveren aan het tegengaan van onveiligheidsgevoelens, vooral in de avonduren. De lus in het westelijk deel heeft twee inritten. Voor laden en lossen is het mogelijk om vanaf de Linnaeusstraat de Oranje-Vrijstaatkade op te rijden. Op die manier kan de laad- en losplaats aan de Oranje Vrijstaatkade worden bereikt. Het uitrijden gebeurt gewoon via de Oranje Vrijstaatkade de Linnaeusstraat op. Dit gedeelte van de lus is geschikt voor tweerichtingsverkeer. Voor het voorrijden bij het stadsdeelkantoor is het mogelijk vanaf de Polderweg direct na het Don Bosco gebouw rechtsaf te slaan om op het plein voor het stadsdeelkantoor uit te komen. Via de Oranje Vrijstaatkade kan men dan uitrijden naar de Linnaeusstraat. Om misbruik (sluipverkeer) van deze lus tegen te gaan wordt er een beweegbare barrière gemaakt op de Oranje Vrijstaatkade op de hoek met de doorsteek naar het Stadsdeelplein. De lus in het oostelijk deel is kleiner. Het tweerichtingsverkeer van de Polderweg is doorgezet langs het spoor tot aan de Oranje Vrijstaatkade. Ook langs het spoor kunnen entrees van parkeergarages komen. Voor zoeven & zoenen of voor mensen die een van de parkeergarages hebben gemist, is het

mogelijk door te rijden. Rechtsaf langs het spoor, rechtsaf de Oranje Vrijstaatkade op, rechtsaf voor de gashouder langs weer terug naar de Polderweg. Er is geen doorgaand verkeer over de Oranje Vrijstaatkade. Langs de remise is namelijk geen autoverkeer meer toegestaan.

Parkeren en laden/lossen

De parkeerdruk in het omliggende gebied is hoog. Daarom dienen in het gebied zelf, zeker wat betreft de (winkel-)voorzieningen, voldoende, goed bereikbare parkeerplaatsen te worden aangelegd.

3. Raadsvoordracht DB, 22 november 2001, onderdeel verkeer en parkeren

In de raadsvoordracht is het volgende vermeld.

Wij zien geen aanleiding de vorig jaar door de stadsdeelraad gekozen benadering van de verkeersafwikkeling en het parkeren in het Polderweggebied te herzien. Het gebied is uitstekend met het openbaar vervoer bereikbaar. De langzaam verkeerverbindingen met de omliggende buurten worden sterk verbeterd. Het gebied zal autoluw zijn. Het parkeren van auto's gebeurt in garages. Berekeningen van het kruispunt Linnaeusstraat - Polderweg bevestigen de uitkomsten van onderzoek vorig jaar, dat het kruispunt het verkeer kan verwerken. De Dienst Ruimtelijke Ordening adviseert geen verkeerslichten te plaatsen.

Op plaatsen waar veel fietsers verwacht worden zullen stallingmogelijkheden worden gecreëerd. Het aantal benodigde parkeerplaatsen is opnieuw geraamd, met als uitgangspunt dat het gebied in zijn eigen parkeerbehoefte voorziet. Wij stellen voor uit te gaan van de realisatie van 940 parkeerplaatsen. Dit is ongeveer 100 plaatsen meer dan in de berekening uit de fase Masterplan. De achtergrond hiervan is dat er meer m2 gebouwd worden. In de parkeerplaatsenberekening is rekening gehouden met de mogelijkheden van dubbelgebruik en autodelen.

Het Polderweggebied is bijzonder in de zin dat er slechts gebouwde parkeervoorzieningen zijn. Dit heeft een aantal beleidsmatige en juridische aspecten, die in de volgende fase worden uitgewerkt.

3. Stedenbouwkundig plan, februari 2004

Doelstelling is het realiseren van een autoluw woon-, winkel- en voorzieningengebied waar de voetgangers alle vrijheid genieten, fietsen wordt toegestaan en waar auto's onder zeer stringente voorwaarden worden getolereerd.

Autoverkeer

Het principe is dat van een autoluw binnengebied met toegangscontrole aan de randen. Het parkeren vindt in principe plaats in parkeergarages onder de bouwblokken, hoewel er langs de Polderweg en de spoordijk parkeerplaatsen voor bezoekers zullen worden aangelegd. De Polderweg is de hoofdontsluitingsroute van het gebied en wordt als 30 km/u-weg ingericht. De Polderweg buigt bij het spoor naar het zuiden af en eindigt op de Oranje Vrijstaatkade. In het nieuwe plan komt hier een extra brug voor een betere verbinding met Middenmeer, voor fietsers en redvoertuigen.

Vanaf de Polderweg zijn alle parkeervoorzieningen toegankelijk. In speciale gevallen kunnen nood- en hulpvoertuigen, vuilniswagens, bevoorradingsvoertuigen voor de winkels in het gebied en bewoners met bijvoorbeeld verhuuswagens het binnengebied op een aantal plekken binnenrijden.

De Oranje Vrijstaatkade en het pad ten zuiden van de Hema, langs de Ringvaart, hebben het karakter van een langzaamverkeerroute in oost-westrichting langs het plangebied. Vanaf de Linnaeusstraat is het eerste gedeelte van de Oranje Vrijstaatkade toegankelijk voor expeditieverkeer voor winkels aan de zuidzijde van het plangebied. Ook de bussen voor het schoolzwemmen parkeren in dit gedeelte van de Oranje Vrijstaatkade. Hier vindt ook de aanvoer van goederen voor het zwembad plaats.

Incidenteel kan er autoverkeer plaats vinden over de Oranje Vrijstaatkade, bijvoorbeeld bij verhuizingen of met een trouwauto tot aan het stadsdeeltkantoor.

Aan de oostzijde van het plangebied wordt het autoverkeer zo veel mogelijk geweerd (met uitzondering van bestemmingsverkeer). Het parkeren wordt aan de rand opgelost, zodat er zo min mogelijk auto's in het woongebied komen.

Expeditieverkeer

Omdat het nieuwe winkelgebied een openbaar voetgangersgebied is wordt het expeditieverkeer geregeld vanaf de buitenkant van het winkelgebied. In het blok boven de parkeergarage is een expeditiehof opgenomen, zodat de winkels en andere voorzieningen in dit gebied van hieruit de gehele dag bevoorraadt kunnen worden. De aanrijroute van de expeditie voor het stadsdeelkantoor en de ernaast gelegen supermarkt loopt over de Polderweg en vervolgens via de straat tussen het sport- en het muziekcentrum. Hierdoor kan ook deze expeditie in pandig plaatsvinden. De expeditie voor het blok met winkels en detailhandel aan de zuidzijde van het winkelgebied gebeurt vanaf de Oranje Vrijstaatkade, evenals de aanvoer van goederen voor het zwembad. De aanvoer van goederen naar het middenblok van het winkelgebied vindt binnen venstertijden plaats. Het muziek- en het sportcentrum worden voorzien vanaf de Polderweg. Voor de winkels aan de Linnaeusstraat die binnen het plangebied vallen blijft de expeditie onveranderd.

Fietsen

Het Polderweggebied is een onderdeel van het stadsdeel Oost Watergraafsmeer, en er lopen verschillende (hoofdnet-)fietsroutes door het gebied. Voor de oost-westverbinding zijn twee mogelijkheden: over de Polderweg, vanaf de Linnaeusstraat tot aan fietsonderdoorgang naar de Indische buurt, of over de Oranje Vrijstaatkade vanaf de Linnaeusstraat tot aan de brug aan de oostzijde van het plangebied. In noord-zuidelijke richting zijn er drie plaatsen waar je als fietser het gebied kan doorkruisen. Aan de westzijde over de Linnaeusstraat, aan de oostzijde over de nieuw aan te leggen brug vanuit Middenmeer langs het spoor richting het Muiderpoortstation. De derde hoofdroute gaat midden door het gebied langs de gashouder (Huis van de Dans). Deze route komt ook vanuit Middenmeer en gaat via Tuinwijk naar het Muiderpoortstation. Duidelijke en veilige fietsroutes zijn nodig tussen de voorzieningen in het Polderweggebied en met een goede aansluiting op belangrijke doorgangsroutes buiten de wijk, het zogenaamde kindlint in relatie tot andere wijken. In het Stadsdeelkantoor wordt een fietsenberging opgenomen voor werknemers. Ook bij het zwembad is een overdekte fietsenstalling voor bezoekers en werknemers. Voor de overige bezoekers van het Polderweggebied die per fiets komen, zijn er bij iedere toegangsroute stallingplaatsen op maaiveld.

4. Nota van beantwoording en Wijziging Polderweggebied, DB d.d. 20 april 2004

Bij de bespreking van het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied in de Raadscommissie Wonen, Ruimtelijke Ordening, Economie en Werk, Reiniging en Marktwezen van 15 april 2004 hebben raadsleden vragen gesteld, kritiekpunten en voorstellen ingebracht. Afsproken is om vooruitlopend in een Nota van Beantwoording en Wijzigingen aan te geven op welke wijze aan deze punten van kritiek tegemoet gekomen kan worden. Naar aanleiding van de bespreking in de Commissie zijn de navolgende punten aangaande verkeerskwesaties geformuleerd en voorzien van een antwoord.

- Winkelcentrum is dead end, daartoe moet de uitgang via de Archimedesweg in het achterhoofd worden gehouden (de Heus);
- Aansluiting op Linnaeusstraat is onvoldoende. Voorstel om een rondje te creëren via de Oranje Vrijstaatkade (Van Vliet);
- Rondje bovengronds via de Oranje Vrijstaatkade is geen oplossing (Steur);
- Andere verkeersafwikkeling nodig, bijvoorbeeld door het rondje onder de grond, via de parkeergarage aan de Polderweg er in en via de Oranje Vrijstaatkade eruit (Jansen en Van Tol);
- Tweede ontsluiting is geen oplossing (Van Tol);
- Verkeerslichteninstallatie is nodig (Van Tol);
- Geen vertrouwen in onderzoeken naar noodzaak verkeerslicht (Van Vliet);
- Zorg om verkeersdruk als consequentie van het bovenwijkse winkelcentrum (Van Tol);
- Voorstel om een zoen- en zoefgelegenheid in de parkeergarage te maken, zodat men bijvoorbeeld muziekinstrumenten ondergronds kan laden en lossen (Van Tol);

Voor het Polderweggebied is een eventuele tweede, zinvolle aansluiting; niet een tweede aansluiting op de Linnaeusstraat maar een aansluiting op de Linnaeuskade/Archimedesweg. Bij besluitvorming over het SPvE is door de stadsdeelraad geconstateerd dat voor deze tweede ontsluiting onvoldoende argumenten waren. Tevens is toen geconstateerd dat het gebied voldoende kan worden ontsloten door de aansluiting zoals is voorgesteld. Voor deze aansluiting is, onder druk van de bewoners, geen politiek draagvlak gevonden. Afwikkeling van het verkeer van en naar het Polderweggebied uitsluitend via het kruispunt Polderweg/Linnaeusstraat is in een recent onderzoek nogmaals bekeken. Bij bepaling van nut en noodzaak van verkeerslichten op dit kruispunt wordt niet uitgegaan van de piekbelasting daar je verkeerslichten niet alleen plaatst voor de spijtijden maar voor een periode van bijvoorbeeld 7.00 tot 19.00 uur. De onderzoekers trekken de conclusie dat bij het oversteken van de

Linnaeusstraat in twee etappes verkeerslichten niet gewenst zijn. Hierbij wordt het verkeer dat gebruik maakt van deze vrije baan (trams, bussen en taxi's) in hun doorstroming belemmerd. In de absolute spits (de piek!) zal de oversteekbaarheid voor het links-afslaan vanuit de Polderweg als moeizaam worden beschouwd. De ruimte voor het maken van een aparte links- en/of rechtsafstrook op de Linnaeusstraat ontbreekt. Hierdoor voorkomt een verkeersregelininstallatie niet dat auto's zich in de middenberm zullen opstellen. Aanbevolen wordt de ontwikkelingen op het kruispunt goed te monitoren zodat op basis van steeds accuraat wordende verkeersgegevens nadere uitspraken gedaan kunnen worden. Verder is de bereikbaarheid van een gebied met de auto ook afhankelijk van de verkeersdruk op het toeleidende wegennet en verder bepaalt de hoeveelheid parkeerplaatsen of je met de auto zal komen.

Het Polderweggebied ligt in een stedelijke omgeving met goede openbaarvervoersvoorzieningen. Het parkeerbeleid/de parkeernormen sluiten daar op aan en het beleid is sturend richting het gebruik van het openbaarvervoer.

Preadvies

Een verkeersonderzoek uitvoeren waarbij twee uitgangspunten (gebruik middenberm, wel of niet uitgaan van piekbelasting bij berekening ter bepaling of er verkeerslichten nodig zijn) met de verantwoordelijke instanties (DiVV en politie) nader worden bekeken in relatie tot nut, noodzaak en de mogelijkheid van verkeerslichten. Geen tweede gebiedsaansluiting (nu uitsluitend voor fietsers en hulpdiensten) aanleggen naar Linnaeuskade voor al het verkeer, tenzij verkeersontwikkelingen in de toekomst een heroverweging noodzakelijk maken.

5. Besluitvorming april 2007

De stadsdeelraad heeft op 23 april het volgende besloten (2007/65224):

In te stemmen met het verrichten van een onderzoek door een onafhankelijk bureau naar verkeerskundige aspecten voor het gebied waarbij het autoluwe karakter van het gebied blijft gehandhaafd en wordt gekeken naar een alternatieve route voor de 'hoofdroute fiets'. Bij dit onderzoek wordt er van uit gegaan dat bij het realiseren van een 2^e en mogelijk 3^e ontsluiting geen doorgaande routes mogen ontstaan waardoor via de ene ontsluiting een andere ontsluiting kan worden bereikt

Méérbelangen

Voor een plezierig woon- en leefklimaat

AMENDEMENT

Onderwerp: **Optimalisatie Polderweggebied**

Betreft: **Verkeersontsluitingen**

De raad van het Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer, in vergadering bijeen op 23 april 2007,

Overwegende dat:

- In het voorgenomen besluit "Polderweggebied-oplossing tekort GREX 2006/2007" onder punt 5 wordt ingestemd met het verrichten van een onderzoek naar verkeerskundige aspecten voor het gebied waarbij het autoluwe karakter van het gebied wordt gehandhaafd;

Een tweede ontsluiting van het gebied voor autoverkeer via een extra brug over de Ringvaart naar de Linnaeuskade (die het autoluwe karakter van het gebied niet ten goede komt) mogelijk onvermijdelijk zal zijn;

- Door een dergelijke 2^e ontsluiting het autoverkeer van en naar het Polderweggebied deels wordt afgewikkeld via woonbuurten, hetgeen onwenselijk is;
- Voorkomen moet worden dat doorgaande routes van de ene naar de andere ontsluiting ontstaan waardoor doorgaand verkeer kan plaatsvinden;
- Het wenselijk is dat, indien het aantal ontsluitingen wordt uitgebreid tot 2 of 3, deze ontsluitingen elk slechts een nader te bepalen afzonderlijk gedeelte van het Polderweggebied ontsluiten;
- Hiermee ook bij de locatie en ontsluiting van de parkeervoorzieningen rekening moet worden gehouden;

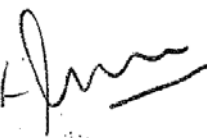
Besluit:

Aan punt 5 van het besluit 'oplossing tekort GREX 2006/2007' de volgende passage toe te voegen:

"Bij dit onderzoek wordt er van uit gegaan dat bij het realiseren van een 2^e en mogelijk 3^e ontsluiting geen doorgaande routes mogen ontstaan waardoor via de ene ontsluiting een andere ontsluiting kan worden bereikt."

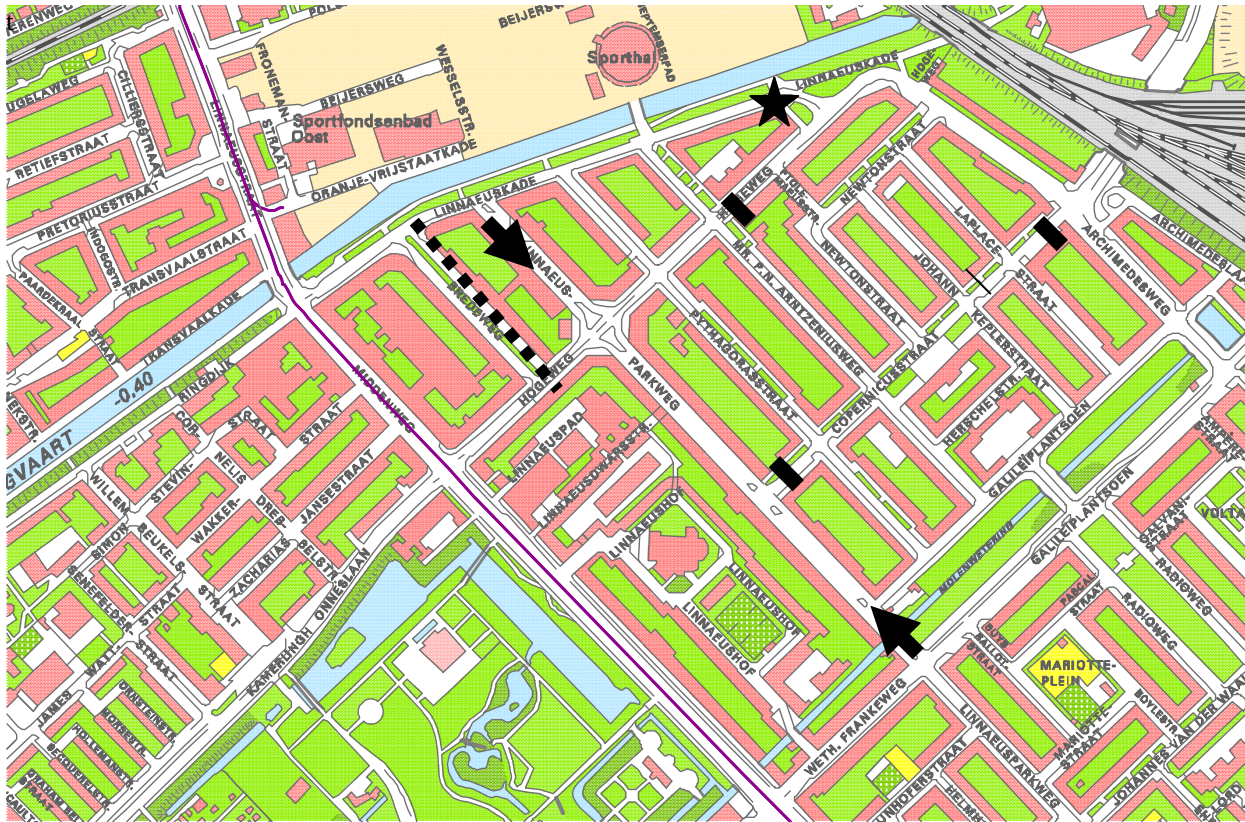

Frans
Romkema


Bas
van Vliet


Stan
Polman


Jan Willem
Hens

BIJLAGE 4.



Verkeerscirculatie (voor autoverkeer) in Middenmeer-I.

— knip

----- verbod voor vrachtauto's

➔ eenrichtingverkeer

* knip op de Linnaeuskade (variant 2 f)

BIJLAGE 5.



Impressie herinrichting Archimedesweg (gezien in richting Polderweg)



Impressie herinrichting kruising Polderweg - Hogeweg - Archimedesweg