Convenant Bereikbaarheid Tuinen van West

d.d. 20-04-2018 (Conceptversie 0.3)

Leeswijzer voorliggend concept van het convenant

Voorliggende versie van het convenant is tot stand gekomen op basis van:

- bureaustudie,
- voorbereidende telefonische interviews (mei-juni 2017)
- de 1e werksessie (14-06-2017),
- correspondentie en overleg rond het verkeersmodel
- de 2e werksessie op 6 maart 2018
- de resultaten van de modelberekeningen.

Op enkele punten moet de analyse nader onderbouwd worden. Dit betreft i) punten waar nog behoefte is aan informatie van de betrokkenen, ii) een aantal punten waar behoefte is aan kwantitatieve gegevens: metingen, tellingen, (model)berekeningen.

Aangegeven is van wie welke actie wordt verwacht. Deze aanzet door de opstellers staat open voor nuancering door de stakeholders, maar ook voor aanvulling. Het criterium is dat het convenant de juiste aspecten op een voldoende niveau behandelt om ondertekening mogelijk te maken.

Dat betekent dat de openstaande punten ingevuld worden voor zover die invulling nodig is voor draagvlak voor (en daarmee ondertekening van) het convenant.

Dit concept wordt verspreid onder de ambtelijk betrokkenen, die elk zorgen voor het betrekken van hun ambtelijke en uiteindelijk bestuurlijke achterban.

De oorspronkelijke planning was om in januari 2018 het complete convenant te ondertekenen. Door de aandacht die Partijen in de tussentijd hebben gegeven aan verkeersmodelmatige analyses, is die planning losgelaten.

De ondertekenende partijen zijn:

1. Gemeente Amsterdam, college van burgemeester en wethouders, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. P.J.M. Litjens, Wethouder Verkeer, Vervoer en Organisatie;
2. Rijkswaterstaat, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. N.M. Beekman, directeur Netwerkontwikkeling West-Nederland Noord;
3. Vervoerregio Amsterdam, dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door dr. D. Reneman, portefeuillehouder verkeer;
4. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, college van burgemeester en wethouders, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door (titel) P.J. Heiliegers, burgemeester van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;
5. Gemeente Haarlemmermeer, college van burgemeester en wethouders, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door dr. D. Reneman, Wethouder financiën, cultuur, verkeer & vervoer. → Of dient dit de burgemeester van Haarlemmermeer te zijn?

Hierna gezamenlijk te noemen "Partijen",

Partijen hebben het volgende overwogen:
Aan de westkant van Amsterdam vormt de gemeente vier polders om tot een groen recreatiegebied: Tuinen van West (TvW). Een laatste hand wordt gelegd aan de inrichting van de openbare ruimte, ondernemers vestigen zich mondjesmaat en het recreatiegebied wordt steeds beter ontdekt door bewoners van Amsterdam en omstreken.

Met opmerkingen [KE1]: Commentaar Amsterdam: Of, zo mogelijk, Erik Bobeldijk

Met opmerkingen [KE2]: Actie gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude:
Graag juiste titel aanvullen

Met opmerkingen [KE3]: Actie gemeente Haarlemmermeer:
Graag juiste persoon invullen; dan ook onder kop 'Ondertekening'

De visie en ambitie van de gemeente Amsterdam voor het gebied is de vestiging van in dit gebiedsprofiel (groen recreatiegebied, 'stadslandbouw' en evenementen) passende bedrijven. Daarbij hoort het faciliteren van de bereikbaarheid voor reguliere bezoekers en ook voor grotere bezoekersaantallen voor de grotere evenementen etc.
[is dit concreet te maken met cijfers: aantallen bezoekers, aantallen bedrijven etc.?]
Een vroegtijdige verbetering van de bereikbaarheid wordt gezien als een voorwaarde voor de verdere succesvolle ontwikkeling van het gebied.

Daarnaast spelen in de aangrenzende wijken en op de omliggende infrastructuur huidige problemen en toekomstige zorgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Het gaat hier om het studiegebied dat zich globaal uitstrekt tussen de snelwegen A9 en A10 (zie Figuur 1).

De ervaren problemen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid zijn o.a. de hoeveelheid oneigenlijk doorgaand verkeer door de woonwijken en over onder andere de Osdorperweg. Voor bereikbaarheid en doorstroming gaat het om file- en wachtrijvorming op het onderliggende wegennet en op de N200 en de rol van de N200 in het regionale en rijkswegennet.

Partijen onderkennen dat zij, in de context van de ruimtelijke, infrastructurele en bedrijfseconomische ambities, behoefte hebben aan een gedeeld beeld bij de (visie op de) ontwikkeling in dit gebied, de bijbehorende randvoorwaarden en de maatregelen die nodig zijn om aan die randvoorwaarden te voldoen. Dit vereist betrokkenheid en actieve inzet van alle partijen. Dit convenant vormt daarvan de weerslag en het kader voor het vervolg.

Gevolgde proces

Om de problematiek en eventuele oplossingen gestructureerd in beeld te brengen, is voor de totstandkoming van dit convenant gebruik gemaakt van de procesmethode "Gebiedsgericht Benutten Plus". Een korte toelichting op deze methodiek is opgenomen in Bijlage 1.

GGB+ is een geaccepteerde methode om de belangen van partijen bij elkaar te brengen en tot een gezamenlijk beeld en afspraken te komen. De inzichten, resultaten, conclusies en afspraken uit dit GGB-proces zijn/worden vastgelegd in het voorliggende bestuurlijke convenant.

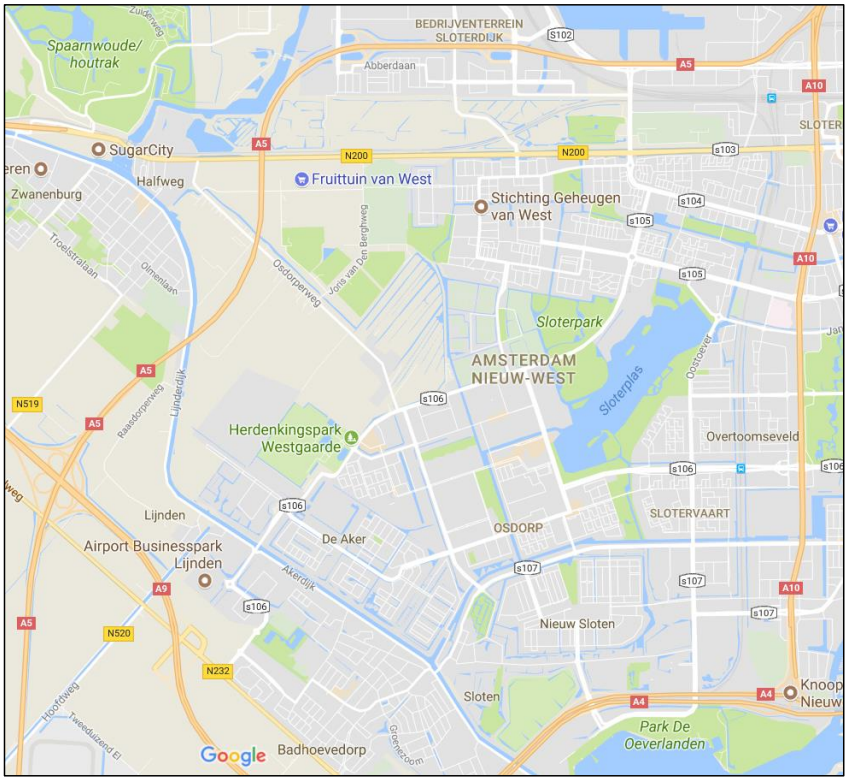
Dit convenant heeft een tijdshorizon tot 2025, de termijn waarvoor prognoses beschikbaar zijn en planvorming speelt (plannen bekend en deels nog beïnvloedbaar) en dus het handelingsperspectief ligt.

In het proces zijn met de belanghebbende partijen (ook andere dan de bestuurlijke partijen die dit convenant ondertekenen), telefonische interviews gehouden (in mei & juni 2017) en twee werksessies (14-06-2017 & 06-03-2018). Daarnaast is, in overleg met de partijen, gewerkt aan de getalsmatige ondersteuning in de vorm van een verkeersmodel. He basisjaarmodel is besproken op 20 december 2017.

De vergaarde en geproduceerde informatie is beschreven in de bijlagen bij dit convenant:
- Bijlage 1: Toelichting Gebiedsgericht Benutten Plus
- Bijlage 2: Beleidsdocumenten
- Bijlage 3: Beschrijving huidige situatie
- Bijlage 4: Ontwikkelingen
- Bijlage 5: Verkeersproblematiek

- Bijlage 6: Kader Verkeersmanagement - Functiekaart en Prioriteitenkaart
- Bijlage 7: Verkeersmodelberekeningen

Deze bijlagen maken een integraal onderdeel uit van dit Convenant. In het geval van tegenstrijdigheden prevaleren de afspraken uit dit Convenant.



Figuur 1: Studiegebied (Bron: Google Maps)

Partijen komen vanuit de opgehaalde informatie (zie bijlagen) tot het volgende gedeelde beeld:

- Leefbaarheid:
  - Te veel doorgaand verkeer over wegen die daarvoor niet bedoeld of geschikt zijn, is ongewenst. Als maatgevende monitoringpunten hiervoor gelden de Ruys de Beerenbrouckstraat en de J.M. den Uylstraat in de wijk Geuzenveld, en daarnaast de Osdorperweg en de Tom Schreursweg. Indien de in Bijlage 5 genoemde grenswaarden op deze wegen overschreden worden, dienen andere aanrijroutes naar de Tuinen van West aantrekkelijker gemaakt of gerealiseerd te worden;
  - Op de N200 ter hoogte van Gemeente Halfweg (tussen de Osdorperweg en NS-station Halfweg) geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. Er dienen zo nodig maatregelen ingezet te worden om te voorkomen dat motorvoertuigen deze maximumsnelheid overschrijden;
  - De verkeerslichten op de kruisingen met de N200 rond Gemeente Halfweg creëren gezamenlijk een groene golf. Hiermee wordt zo veel mogelijk voorkomen dat motorvoertuigen stilstaan bij deze verkeerslichten. Ook dienen met het oog op de

Wettelijke normwaarden voor geluidsoverlast/luchtvervuiling de intensiteiten niet hoger te zijn dan de in Bijlage 5 genoemde grenswaarden;

- Veiligheid:
  - De huidige inrichting van de kruising N200/Osdorperweg wordt als onveilig ervaren door de weggebruiker. Met name de aansluiting van de ventweg met de Osdorperweg;
    De inrichting en/of het gebruik dient zodanig aangepast te worden dat de verkeersveiligheid hier verbetert .... [het jaarlijkse aantal ongevallen ten minste halveert]
  - Het ontsluiten van de Tuinen van West via de omliggende woonwijken leidt daar tot hogere intensiteiten en daarmee een toename van de verkeersonveiligheid doordat verschillende modaliteiten (voetganger, fiets, auto, bus etc.), veelal zonder fysieke scheiding, van dezelfde rijbaan gebruik maken. Om dit te beperken dienen de verkeersintensiteiten op de (ook onder 'Leefbaarheid' genoemde) monitoringpunten beneden de in Bijlage 5 aangegeven grenswaarden te liggen.
- Doorstroming:
  - De structuur van het wegennet in dit gebied en het kader voor het managen van de doorstroming in dit gebied is beschreven in termen van de GGB-functiekaart en de GGB-prioriteitenkaart, zoals beschreven in Bijlage 6.
  - Belangrijk doorstromingsaspect is de rijtijd over de N200. Tussen de A10 en de A9 mag die in de huidige situatie in de gemiddelde spits niet meer dan 13 minuten zijn (in de nacht is het 9 minuten). Met de renovatie van de N200 zal de maximumsnelheid tussen de A10 en de Seineweg worden verlaagd van 70 km/h naar 50 km/h. Als gevolg hiervan wordt de grenswaarde voor de rijtijd tussen A10 en A9 in de gemiddelde spits 14,1 minuut;
  - De doorstroming elders in het gebied verloopt niet optimaal; er is sprake van (lange) wachtrijvorming op o.a. de Osdorperweg, de Ookmeerweg en rond de Schermerhornstraat. Deze doorstroming moet niet verslechteren en wordt bij voorkeur verbeterd, onder voorwaarde dat de zogenoemde ondersteunende wegen niet meer doorgaand verkeer aantrekken.
- Bereikbaarheid Tuinen van West:
  - De Tuinen van West zijn voor nieuwe bezoekers niet makkelijk te vinden, wat mogelijk tot zoekverkeer leidt. De vindbaarheid voor de bezoekers van Tuinen van West moet worden verbeterd;
  - Op de aanrijroute naar Tuinen van West, binnen een straal van 3 km rond Tuinen van West, moet in geval van evenementen de vertraging beperkt blijven tot maximaal 30 minuten;
  - Woonhuizen en ondernemingen in de nabije omgeving van recreatiegebied Tuinen van West (± binnen een straal van 1 km), dienen bereikbaar te blijven. Hierbij blijft de rijtijd in 2025 tussen deze woonhuizen/ondernemingen en een herkomst/bestemming binnen het studiegebied beperkt tot maximaal 2 keer de huidige rijtijd;
- Verkeersgeneratie:
  In en rond de Tuinen van West zijn er in ieder geval de volgende verkeersgenererende activiteiten, met wisselende patronen voor werkdagen en weekenddagen en met en zonder evenementen/speciale activiteiten:
  - Tuinen van West (recreatie en stadslandbouw)
  - Sugar City (outlet)
  - Recreatiegebied Spaarnwoude
  - Polanenpark (bedrijventerrein)
  - Woning- en kantoorbouwprojecten (zoals o.a. Sloterdijk, Haven-Stad en Zuid-As DOK)

Met opmerkingen [KE4]: Commentaar Amsterdam: Om veiligheid onder punt 1 smart te kunnen definiëren vragen we [redacted] of de 'ongevallenprognose' nog bestaat.

Met opmerkingen [KE5R4]: Commentaar RWS: Dit punt bevat nog geen doelstelling die we zouden willen bereiken.

Ook is er de mogelijkheid dat grootschalige evenementen (festivals) vanuit de binnenstad in de toekomst naar onder andere deze omgeving verplaatst worden.

De doelstelling is dat het verkeersnetwerk deze verkeersvraag met de aan de hand van de genoemde grenswaarden voor leefbaarheid, veiligheid en doorstroming kan verwerken.

Oplossingsrichtingen

Gezien het gedeelde beeld bij de na te streven situatie, zijn ter onderbouwing verkeerskundige analyses uitgevoerd (zie Bijlage 8 –Modelberekeningen). Deze analyses hebben zich onder meer gericht op een aantal oplossingsrichtingen en de beoordeling daarvan. In de beoordeling van de effecten is gekeken in hoeverre op de indicatoren aan de streef- en grenswaarden voldaan kan worden.

Op basis van die beoordeling gelden de volgende oplossingsrichtingen als *niet* kansrijk:

- Variant X, met maatregelen x, y, . reden: … (evt. plaatje)
- Variant Y, met maatregelen x, y, z, reden: …(evt. plaatje)
- ..

Wel kansrijk zijn:

- Variant Z, met maatregelen W. reden: … + plaatje
- Variant Z, met maatregelen W. reden: … + plaatje

Partijen komen op basis van het gedeelde beeld het volgende overeen:

- Nadere studie op Variant Z, door …
- Realisatie van Variant Z, door …

- De vindbaarheid van de Tuinen van West voor nieuwe(re) bezoekers wordt verbeterd door (een) herkenbare rechtstreekse aanrijroute(s) en vollediger/duidelijker bewegwijzering.

Ondertekening

Aldus overeengekomen, in …voud opgemaakt en ondertekend te ….

Datum ….-....-……..

Gemeente Amsterdam, college van burgemeester en wethouders, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. P.J.M. Litjens, Wethouder Verkeer, Vervoer en Organisatie;

……

Rijkswaterstaat, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. N.M. Beekman, directeur Netwerkontwikkeling West-Nederland Noord;

……

Vervoerregio Amsterdam, dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door dr. D. Reneman, portefeuillehouder verkeer;

……

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, college van burgemeester en wethouders, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door P.J. Heiliegers, burgemeester van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;

……

Gemeente Haarlemmermeer, college van burgemeester en wethouders, te dezer zake rechtsgeldig vertegenwoordigd door dr. D. Reneman, ……. Wethouder financiën, cultuur, verkeer & vervoer van de gemeente Haarlemmermeer.

……

Bijlage 1 – Toelichting Gebiedsgericht Benutten Plus

Deze bijlage bevat een kopie van delen van de inleiding van het *CROW Handboek Verkeersmanagement - Gebiedsgericht Benutten Plus* (publicatie 23-03-2017), gevolgd door een korte duiding van de inzet t.b.v. het voorliggende convenant.

Inleiding

Het beter benutten van de infrastructuur is al jaren een van de speerpunten van het mobiliteitsbeleid. Er is behoefte aan integrale oplossingen waarin bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid worden ingekaderd in planologische ontwikkelingen en in belangen, landschappelijke overwegingen en milieueisen. Benutten integreren in gebiedsgerichte ontwikkelingen is inmiddels een logische zaak waarvan velen het nut inzien en in de praktijk verloopt dat proces steeds vlotter. Er zijn echter nog steeds conflicterende belangen, verschillen van inzicht, uiteenlopende prioriteiten en onduidelijke bevoegdheden en mandatering. Kortom: het is nog een terrein met veel hobbels en valkuilen. Vanuit de Architectuur voor Verkeersbeheersing is een denkwijze ontstaan waarmee verkeersmanagement door alle betrokken partijen kan worden benaderd vanuit een visie en op een duurzame manier: Gebiedsgericht Benutten.

Het in 2002 verschenen Werkboek Gebiedsgericht Benutten was een praktische gids om door het lastige landschap van gezamenlijke planontwikkeling te trekken, de hobbels en valkuilen te omzeilen en uiteindelijk het doel te bereiken: het leggen van een gezamenlijke basis voor betrouwbare dienstverlening aan de gemeenschappelijk klanten: de weggebruikers. Maar er ontbrak iets bij de uitwerking van GGB naar operationeel verkeersmanagement. Steeds kwam de vraag naar voren: ‘En wat nu?’ Dit kwam doordat de doorvertaling naar een tactische aanpak (het HOE) ontbrak. Daarom is de oorspronkelijke methodiek uitgebreid met een tactisch kader waarin de gemeenschappelijke basis wordt gelegd voor de gecoördineerde (operationele) aansturing van alle verkeersmaatregelen en is gekozen voor een nieuwe naam: Gebiedsgericht Benutten Plus (GGB+).

Gebiedsgericht Benutten Plus

GGB+ is geen theoretische handleiding met ingewikkelde verhandelingen, maar een praktische gids. Ontwikkeld vanuit de praktijk en gericht op de praktijk. Leesbaar en vooral werkbaar. De GGB+ methodiek is ook geen sjabloon: ‘zo moet het en niet anders’. Ze is een leidraad die met de nodige flexibiliteit en creativiteit gehanteerd kan en mag worden, al naar gelang de specifieke situatie in een regio of stedelijk gebied het vereist.

De GGB+-methodiek legt de basis voor regionaal (operationeel) verkeersmanagement, rekening houdend met de aspecten veiligheid en leefbaarheid. Vanuit een visie op het functioneren van het wegennet wordt op een heldere en eenduidige wijze de ‘gewenste situatie’ beschreven (de netwerkvisie). Bij overbelasting van het regionale verkeersnetwerk kan de schaarste in wegcapaciteit worden verdeeld volgens vooraf bepaalde prioriteiten (prioriteitenkaart) en kunnen knelpunten worden aangepakt. Er worden criteria met grenswaarden opgesteld voor de beleidsdoelen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en die worden vastgelegd in een voor die regio specifiek referentiekader. Vervolgens wordt middels een functionele ordening – het tactisch kader – de ‘wens’ vertaald naar het operationele niveau: het ‘doen’.

Voor het invullen van de tactische aanpak (het HOE) is een vergelijking gemaakt met de wegcategorisering (vanuit Duurzaam Veilig, waarbij de wegen verkeersveilig ingericht worden conform de aan een weg toegekende functie). Aan onderdelen van een wegennet kunnen ook functies toegekend worden (via de functionele ordening) gebaseerd op doorstroming,

bereikbaarheid en leefbaarheid. De functie van een weg of knooppunt bepaalt de aanpak van het knelpunt en welke verkeersmaatregelen ingezet kunnen worden om de verkeersafwikkeling op dat onderdeel te faciliteren of te verbeteren ten gunste van de verkeersafwikkeling in het gehele netwerk.

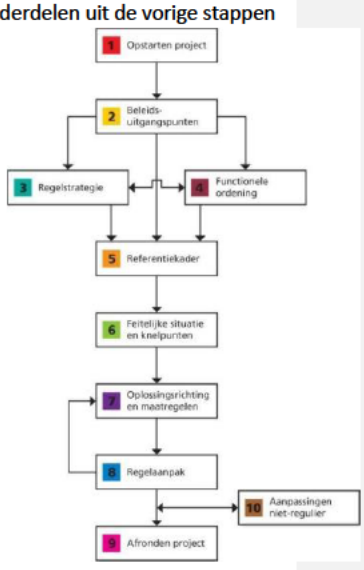
Visie
De belangrijkste basis voor benutten is de aanpak van het gehele netwerk: maatregelen in samenhang inzetten conform de afgesproken functies en randvoorwaarden om zo alle modaliteiten te managen in zowel reguliere als niet-reguliere situaties. Naast het verbeteren van de doorstroming zal benutten ook worden ingezet voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Aangrijpingspunten voor benutten zijn veelal [ingekort t.o.v. CROW-document, Red.]:

- Het wegennet 'op orde' brengen en dynamisch inrichten, ICT-regeltechnisch met bijpassende fysieke inrichting, zodat ook een variërende verkeersvraag bediend kan worden.
- De weggebruikers informeren, waarschuwen en adviseren, rekening houdend met de zelforganisatie van het verkeer.
- De weggebruikers sturen en geleiden, wanneer de verkeerssituatie vraagt om een indringender beïnvloeding.

Het eerste richt zich voornamelijk op het belangrijkste resultaat van de GGB+-aanpak, namelijk het realiseren van maatregelen. De aangrijpingspunten 3 en 4 richten zich op de operationele inzet van maatregelen. De hoofdlijnen hiervoor worden in stap 8 van de handleiding beschreven. Het resultaat van de GGB+-aanpak is alle strategische en tactische ingrediënten voor operationeel verkeersmanagement, klaar voor verdere operationalisatie.

Proces
In het processchema Figuur 2 staan de stappen die voor een GGB+-studie worden doorlopen. De methodiek Gebiedsgericht Benutten Plus bestaat uit tien stappen. Per stap wordt uitgelegd wat het doel is, hoe de stap in een GGB+-studie wordt uitgewerkt en welke onderdelen uit de vorige stappen nodig zijn. Elke uitwerking van een stap wordt ondersteund met voorbeelden uit de praktijk en een fictieve case.



Figuur 2: Schema GGB+-methodiek

<u>Het GGB+-proces in vogelvlucht</u>
Het project start (stap 1) door met alle belanghebbende partijen een gezamenlijke 'opdracht voor verkeersmanagement' te formuleren die wordt vastgelegd in de startnota. In de startnota wordt aangegeven welke problemen met verkeersmanagement (geheel of gedeelte lijk) in de regio zullen worden aangepakt. Vanuit de opdracht worden de beleidsuitgangspunten geformuleerd (stap 2) die dienen als input voor de netwerkvisie.

In drie stappen (3, 4 en 5) worden vervolgens de opdracht voor verkeersmanagement en de beleidsuitgangspunten uitgewerkt tot een netwerkvisie:

- In de regelstrategie wordt via een aantal stappen (gebieden en relaties, beschikbaar wegennet, voorkeurroutes) een prioriteitenkaart voor de regio opgesteld. Met behulp van de prioriteitenkaart wordt in geval van overbelasting van het wegennet bewust de schaarste in wegcapaciteit verdeeld over de

hoger en de lager geprioriteerde wegen. Ook wordt deze kaart gebruikt voor het effectief inzetten van maatregelen.
- In de functionele ordening wordt vastgelegd wat het functionele wensbeeld van de wegbeheerders is. Functies van wegen worden vastgelegd op een functiekaart en de randvoorwaarden voor de inzet van de wegen voor verkeersmanagement worden bepaald. Hoe de verschillende functies zich onderscheiden en kunnen worden gerealiseerd, wordt vastgelegd in de functieprofielen.
- Het referentiekader is het derde element van de netwerkvisie en omvat criteria (reistijd, netwerkprestatie, enzovoort) met grenswaarden: wat is wel acceptabel, wat niet. Aan de hand van het referentiekader wordt de huidige situatie getoetst en worden knelpunten geïnventariseerd. Daarnaast is het referentiekader belangrijk bij de inzet van maatregelen: wanneer wordt overgegaan tot de inzet daarvan?

Vervolgens wordt in stap 6 in de bereikbaarheidsopgave de problematiek in de regio vastgelegd. De gewenste situatie wordt met de feitelijke (actuele of verwachte) situatie vergeleken. Verder wordt met behulp van het referentiekader vastgesteld waar de knelpunten liggen en hoe ernstig die zijn. Op basis van de samenhang tussen de vastgestelde knelpunten en de functies van wegen van de functiekaart worden samenhangende 'lokale' knelpunten behandeld als één knelpunt.

In stap 7 wordt aangegeven hoe de knelpunten worden aangepakt met oplossingsrichtingen. Dit zijn algemene verkeerskundige acties gericht op wat dient te gebeuren ('instroom beperken', 'capaciteit verhogen'). Vooraf zijn per functie mogelijke specifieke oplossingsrichtingen vastgelegd in de functieprofielen waaruit voor het oplossen van de knelpunten gekozen kan worden naar gelang de aard van het knelpunt. Behalve met de functie van de weg wordt rekening gehouden met de prioriteiten zoals aangegeven op de prioriteitenkaart. Vervolgens wordt een oplossingsrichting gekoppeld aan een of meer maatregelen – de middelen – waarmee de aanpak van de knelpunten wordt uitgevoerd (toeritdosering, verkeersregelinstallatie, verlengen spitsstrook). Ook deze mogelijke maatregelen zijn per functie vooraf vastgelegd in de functieprofielen. Hierdoor is er per wegfunctie een standaardset aan in te zetten maatregelen. Van deze set maatregelen worden de kosten, de effectiviteit en de realiseringstermijn berekend. Dit resulteert in een voorstel voor een maatregelprogrammering die samen met de oplossingsrichtingen wordt vastgelegd in de nota maatregelen als afsluiting van stap 7.

Als het maatregelenpakket is opgesteld, wordt in de regelaanpak (stap 8) vastgelegd hoe de maatregelen op hoofdlijnen moeten worden ingezet. Op basis van deze hoofdlijnen (die bij operationalisering worden uitgewerkt naar specifieke situaties) worden een aantal regelprincipes vastgelegd. Deze uitwerking kan ook plaatsvinden met bestaande maatregelen, zonder dat er maatregelen worden toegevoegd. Het basismateriaal dat in de voorgaande zeven stappen is uitgewerkt (onder andere de prioriteitenkaart en de functiekaart) is hierbij leidend omdat ze de visie op het netwerk weergeven. De regelaanpak is het laatste onderdeel van het convenant sturingsvisie waarin alle tussenproducten (zoals prioriteitenkaart, functiekaart en maatregelprogrammering) worden gebundeld tot één document (stap 9). De bestuurders van alle belanghebbende partijen accorderen dit document. Daarna kan worden begonnen met de uitvoering: maatregelen realiseren, de regelaanpak uitwerken en ten slotte het operationeel verkeersmanagement.

Het resultaat van een GGB+-studie is dat alle relevante informatie beschikbaar komt die nodig is om maatregelen en monitoring te realiseren en die nodig is voor de uitwerking tot de operationele inzet van deze maatregelen en monitoring.

Relatie GGB+ met Convenant Bereikbaarheid Tuinen van West

Benutten, en dus ook gebiedsgericht benutten kent als in te zetten maatregelen alleen kleinere infrastructurele maatregelen. Grotere reconstructies van kruispunten en rotondes, en in ieder geval het realiseren van een nieuwe verbinding (zoals een extra aansluiting op de N200) vallen buiten de gebruikelijke toepassing van GGB+. Echter kennen wij meerdere casussen waar de scope breder genomen wordt. Vooral doen we een beroep op de krachtige kenmerken van de methodiek: stap voor stap, afstemming tussen partijen en domeinen, en een 'filter' in de probleembeschrijving. Dit filter (grenswaarden) betekent bijvoorbeeld eenvoudig gezegd dat niet elke wachtrij een probleem is waarvoor we aan de slag gaan om oplossingen te bedenken (pas als de reistijd een stuk langer wordt), enkele doorgaande auto's door de woonwijk is nog geen sluipverkeer waarvoor we oplossingen gaan zoeken.

De grenswaarden in GGB-verband hebben geen harde status zoals b.v. geluidsnormen en luchtkwaliteitsnormen. In het convenant zeggen Partijen dus niet toe dat die grenswaarden coute-que-coute gehaald moeten/zullen worden, maar wel commitment om bij overschrijding naar oplossingen te zoeken.

Bijlage 2 – Beleidsdocumenten

Deze bijlage bevat een opsomming van de beleidsdocumenten die ter ondersteuning van het doorlopen GGB+ proces hebben gediend. Daarnaast noemt deze bijlage een aantal belangrijke punten uit de beleidsdocumenten.

Beleidsdocumenten:

- StructuurVisie Infrastructuur en Ruimte *(SVIR, Ministerie)*;
- Geel in Omgevingsvisies *(Rijkswaterstaat)*;
- Netwerkvisie 2020 Noord-Holland *(RWS, Provincie, Gemeente, Stads-/Vervoerregio Amsterdam)*;
- Regionaal Verkeer & Vervoerplan 2004 (+ Uitvoeringsprogramma 2017) *(Vervoerregio Amsterdam)*;
- Afsprakenkader Amsterdam-Sloterdijk *(MIRT-partijen)*;
- Structuurvisie Amsterdam 2040 – Economisch sterk en duurzaam *(gemeente Amsterdam)*;
- Koers 2025, Ruimte voor de Stad *(gemeente Amsterdam)*;
- Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 (MAA), Amsterdam Aantrekkelijk en Bereikbaar *(gemeente Amsterdam)*;
- Beleidsplan bereikbaarheid Tuinen van West *(Ondernemersvereniging)*;
- [Beleidsdocument(en) gem. Haarlemmerliede & Spaarnwoude/gem. Haarlemmermeer?]

Met opmerkingen [KE6]: Actie gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude:
Zijn deze beschikbaar?

Concreet uit deze beleidsdocumenten

Uiteraard gelden algehele uitgangspunten ten aanzien van verkeersveiligheid, wegcategorisering, bijbehorende inrichting e.d. cf. Duurzaam Veilig. De belangrijkste in de documenten genoemde zaken in relatie tot het studiegebied (Figuur 1 op pagina 3) rond Tuinen van West zijn:

- De N200 is onderdeel van het hoofdwegennet (HWN) en moet ook als zodanig kunnen functioneren (bijvoorbeeld in het geval van verstoringen/capaciteitsbeperkingen op het omliggende HWN). De capaciteit moet daartoe toereikend zijn en de reistijd acceptabel;
- Doorgaand verkeer dient zo veel mogelijk over stroomwegen geleid te worden. Dit volgt de principes van een duurzaam veilige inrichting van het wegennet. De N200 is geclassificeerd als stroomweg, met uitzondering van het deel binnen de bebouwde kom van Halfweg;
- Gebied Tuinen van West: uitbouwen recreatie-/stadslandbouwgebied;
- Prioriteitenkaart uit de Netwerkvisie 2020 Noord-Holland: deze kaart is in deze studie gebruikt als basis voor het maken van een prioriteitenkaart van het studiegebied, waarbij een aantal extra prioriteiten voor het onderliggend wegennet zijn toegevoegd (zie Bijlage 6).

Bijlage 3 – Beschrijving huidige situatie

Deze bijlage geeft een beschrijving van de huidige situatie binnen het studiegebied zoals gedefinieerd in Figuur 1 op pagina 3.

De huidige situatie en de problematiek laat zich puntsgewijs als volgt beschrijven:

- Voor het autoverkeer is er onderscheid tussen i) de spitsen, ii) het reguliere overdagverkeer en het 'normale' weekendverkeer en iii) de evenementen.
  i. <u>De Spitsen:</u>
  Voornamelijk in de avondspits is het druk. In globale zin is er sprake van een 'getrapte' verdeling van verkeer: bij vertragingen op de A9 en ook A10 wordt (meer) uitgeweken naar N200 en Osdorperweg, waarbij vervolgens de vertraging op de N200 tot extra druk op de Osdorperweg leidt. Dit extra verkeer ('sluip'verkeer) op de Osdorperweg levert vaak een lange wachtrij op de Osdorperweg op, tot aan de Joris van den Berghweg.
  Het verkeer op de N200 richting het westen levert meerdere dagen per week wachtrijvorming op voor het doseerpunt voor Halfweg t.h.v. het kruispunt met de Osdorperweg. Deze spitsproblematiek heeft (nauwelijks tot) geen relatie met Tuinen van West. ***NB:*** *de leefbaarheid in Halfweg wordt beheerst door dit doseerpunt en een groene golf (50 km/h) door Halfweg heen naar de A200;*
  ii. <u>Het reguliere overdagverkeer en het 'normale' weekendverkeer:</u>
  Onder andere ook speciale attractiepunten, zoals o.a. Sugar City en Tuinen van West, met variërende verkeersaantrekking (dagelijks publiek);
  iii. <u>De evenementen:</u>
  Georganiseerde (grootschalige) evenementen op locaties zoals o.a. Sugar City en Tuinen van West.

Nader toegespitst op de Tuinen van West komen de volgende punten naar voren:

- De ontsluiting van de Tuinen van West geschiedt:
  - Via routes die door woonwijken, woongebieden lopen (waar o.a. scholen staan), zie rode pijlen in Figuur 3;
  - Via smalle wegen (Osdorperweg, Tom Schreursweg), waarop bij tegenliggend verkeer veelal stapvoets gereden wordt, zie de geel omrande afbeelding in Figuur 3; b.v. fietsers inhalen is dan fysiek niet meer mogelijk;
  - De problematiek van relatief veel verkeer van en naar Tuinen van West over wegen die daar minder of niet voor bedoeld zijn, speelt ook buiten de spitsen, bijvoorbeeld gedurende de daar georganiseerde evenementen;
- De vindbaarheid van Tuinen van West wordt als moeilijk ervaren. In populaire termen: het ligt een beetje verstopt achter 'kruip-door-sluip-door-weggetjes';
- De beperkte bereikbaarheid/vindbaarheid heeft een negatief effect op de aantrekkelijkheid van dit gebied voor ontwikkelingen, het vestigingsklimaat:
  - Momenteel weerhoudt dit ondernemers zich te vestigen binnen Tuinen van West (afwijzing horeca-onderneming(en) op te vragen bij de gemeente Amsterdam);
- Concreet m.b.t. infrastructuur in de nabije omgeving van Tuinen van West:
  - Snelheidremmende maatregelen en spitssluiting Osdorperweg, tevens aslast- en breedtebeperking (4,8T, 2,2m), zie de paars omrande afbeelding in Figuur 3.
    De handhaving van deze maatregelen is een aandachtspunt;
  - Krappe inrichting kruising N200/Osdorperweg (subjectief onveilig), zie de groen omrande afbeelding in Figuur 3;

- Andere modaliteiten dan auto:
  - Per fiets is het recreatiegebied te bereiken, via de fietssnelroute langs de N200 en de hierboven genoemde smalle wegen zonder fietsvoorziening, zie geel omrande afbeelding in Figuur 3;
- Er lopen meerdere buslijnen door de omgeving, zie blauwe lijnen in Figuur 3 (het getal bij de lijn is het nummer van de buslijn), maar er zijn geen bushaltes binnen Tuinen van West:
  - Lijn 80 loopt van oost naar west en vice versa (voornamelijk) over de N200;
  - Lijnen 21, 61, 69 e.d. blijven beperkt tot de wijk Geuzenveld;
  - Voor evenementen worden ad hoc busdiensten/shuttles ingezet door de evenementenorganisaties.



Figuur 3: Elementen huidige situatie binnen studiegebied

Bijlage 4 – Ontwikkelingen

Voorafgaand aan de ontwikkeling van de Tuinen van West ligt een lange en rijke historie aan ontwikkelingen in deze omgeving. De N200 en de Osdorperweg zijn meerdere eeuwen oud, het gebied raakt steeds meer verweven met Amsterdam. Wat betreft de infrastructuur, mede in relatie tot de ruimtelijke inrichting, geldt als recente ontwikkeling de aanleg van de A5 en het bewust niet verknopen van deze A5 met de N200.

Deze bijlage bevat een beschrijving van de ontwikkelingen tot 2025 in de omgeving van Amsterdam, weergeven op bijgevoegde kaart (zie Figuur 4).

Ontwikkelingen tot 2025

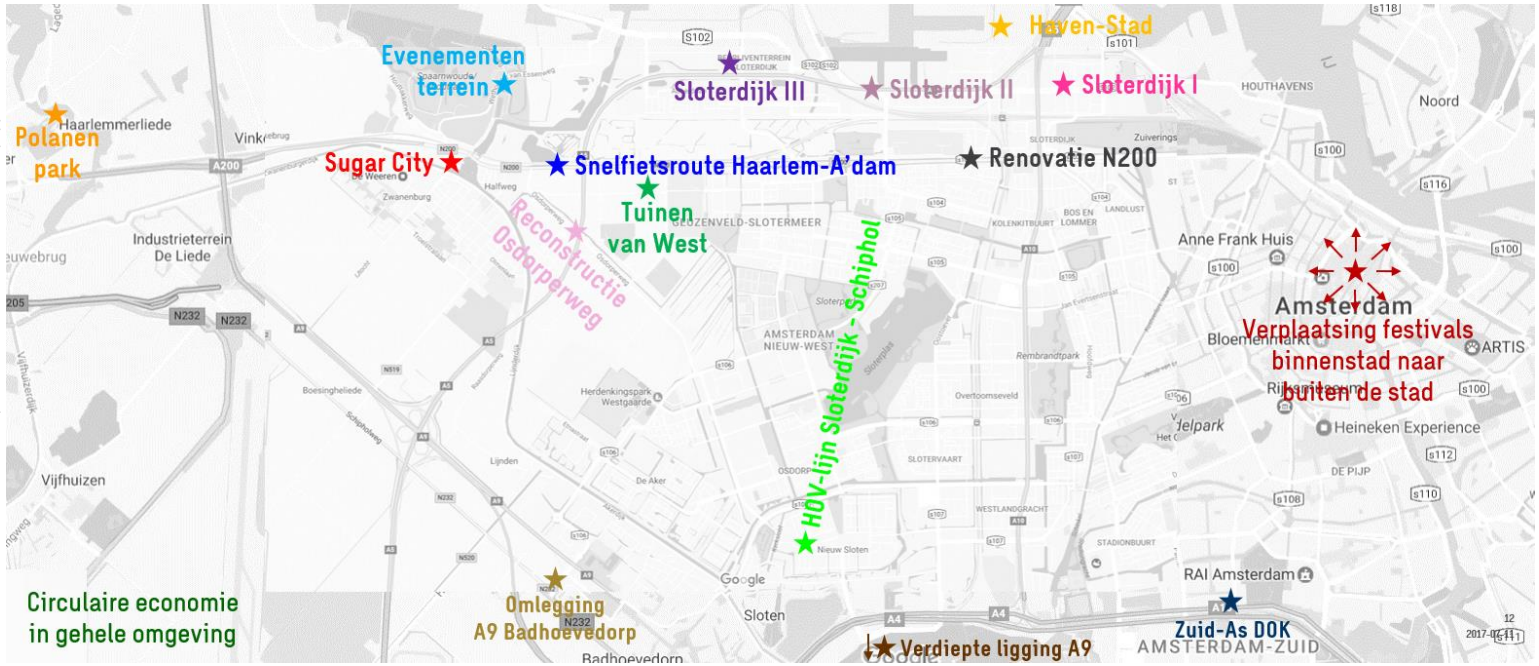
Richting de toekomst vinden de volgende ontwikkelingen plaats:

- Omgeving Amsterdam (gebied zoals weergegeven in Figuur 4):
  - Autonome groei: Verdere verstedelijking (wonen & bedrijven) in en ook rond Amsterdam (o.a. Zuid-as DOK, Haven-Stad, Sloterdijk I-III, Polanenpark):
    - Dit veroorzaakt een toename van mobiliteit, waarbij bijvoorbeeld de intensiteit op de N200 in 2030 weer op het niveau zal zijn van voor de opening van de A5 (2012);
  - Wegwerkzaamheden A9, zie ook deze website:
    - Omlegging A9 Badhoevedorp is inmiddels voltooid. De A9 heeft hier 2x3 rijstroken gekregen. Daarnaast wordt de komende jaren nog gewerkt aan de uitbreiding van de A9 tussen Badhoevedorp en Holendrecht;
  - Uitplaatsen van evenementen en verkeersintensieve activiteiten uit het centrum van Amsterdam. Exponenten daarvan zijn[1]:
    - Sugar City (outlet, evenementen) in Halfweg, die sterk zal (door)ontwikkelen;
    - Evenementengebied Spaarnwoude Houtrak;
  - Veel aandacht voor circulaire economie, zie ook de website van de gemeente Amsterdam hierover.
- Binnen het studiegebied (gedefinieerd in Figuur 1, pagina 3):
  - Autonome groei: bij doorgaande verstedelijking komt dit gebied steeds meer ‘in’ de stad te liggen;
  - Evenementen nemen conform ambitie toe in aantal en omvang;
  - Ontwikkeling Tuinen van West:
    - Steeds meer ondernemers vestigen zich in het recreatiegebied (o.a. overnachtingslocaties (hotel(s)/vakantiehuisjes), horeca, wellness centre etc.);
  - Renovatie N200 (in 2018), zie ook deze website:
    - Onder andere een aanpassing van het wegbeeld in Halfweg en een aanpassing van de maximumsnelheid (van 70 naar 50 km/h) op het stadse deel, nl. tussen Seineweg en Einsteinweg (A10). Ook aandacht voor de snelfietsroute Haarlem-Amsterdam[2];
  - Reconstructie Osdorperweg:
    - De huidige verkeersdrukte, het rijgedrag en de beperkte breedte leiden tot een onveilige verkeerssituatie, vooral voor fietsers. Er moet een afweging worden gemaakt tussen de cultuurhistorische kenmerken en de verkeersveiligheid van de weg. Zie ook

[1] Hierbij zijn er onzekerheden/bandbreedtes t.a.v. de te ontwikkelen omvang van de attracties en daarmee hoeveel publiek ze gaan trekken. Ambitie speelt een rol.
[2] Het ontwerp van deze renovatie is zodanig dat een eventuele aansluiting t.h.v. de Joris van den Berghweg niet onmogelijk gemaakt wordt

https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-(nieuw/osdorperweg/;

- HOV-lijn Schiphol – Sloterdijk, zie ook deze website.



Figuur 4: Ontwikkelingen tot 2025 in omgeving Amsterdam Nieuw-West

Bijlage 5 – Verkeersproblematiek

Deze bijlage bevat een beschrijving van de verkeersproblematiek binnen het studiegebied (zoals gedefinieerd in Figuur 1, pagina 3), gebaseerd op de in Bijlage 4 genoemde ontwikkelingen.

Concretisering verkeerssituatie en -problematiek

De problematiek is volgens de GGB-methodiek concreet en waar nodig (en mogelijk) kwantitatief inzichtelijk gemaakt (voor meer informatie over de GGB-Methodiek zie Bijlage 1). Hieronder wordt per verkeersgerelateerd aspect aangegeven

i) wat de huidige waarde is,

ii) welke waarde in 2025 verwacht wordt volgens het verkeersmodel,

iii) welke (nog) acceptabel geacht wordt (grenswaarde).

Vergelijking van ii) en iii) geeft aan of sprake is van knelpunten: bij overschrijding van de grenswaarde (in GGB-terminologie) moet naar oplossingen gezocht worden; *onder*schrijding van grenswaarden geeft aan waar nog beleids- of regelruimte zit voor uitwisseling.

Voor het onderliggende wegennet zijn de grenswaarden ontleend aan de praktijk, zoals deze doorklinkt in de CROW-richtlijnen. Deze waarden, en ook die uit het VMA, bevatten vnl. de gemiddelde werkdagen en hun spitsen (OS: 7:00 – 9:00u, AS 16:00 – 18:00u) en 'normale' etmalen (= zonder evenementen).

Met opmerkingen [KE7]: Actie Allen:
Onderstaande is grotendeels opgesteld op basis van de eerste werksessie. Getalswaarden dienen nog nader afgestemd en onderbouwd te worden (zie ook geel gemarkeerde gedeeltes). Het is mogelijk om nog aspecten toe te voegen.

De spitsen, het reguliere overdagverkeer en het 'normale' weekendverkeer

- **Leefbaarheid:**
  - *Route (naar Tuinen van West) door woonwijk Geuzenveld-Slotermeer*, via Willem Schermerhornstraat, Ruys de Beerenbrouckstraat (waaraan basisschool 't Koggeschip (600 leerlingen) ligt), Cornelis Outshoornstraat, J.M. den Uylstraat en Tom Schreursweg:



    - Intensiteit Ruys de Beerenbrouckstraat:
      - Huidige situatie: ... mvt/h;
      - 2025: ... mvt/h (OS), ... mvt/h (AS);
      - Grenswaarde (2025): 6.000 mvt/etm (10% in de spits[3] = ...);
        600 mvt/h (OS), 600 mvt/h(AS);
      - **Knelpunt: ja/nee**

    - Intensiteit J.M. den Uylstraat:
      - Huidige situatie: ... mvt/h;
      - 2025: ... mvt/h (OS), ... mvt/h (AS);
      - Grenswaarde (2025): 2.450 mvt/etm (10% in de spits[4] = ...);
        245 mvt/h (OS), 245 mvt/h (AS);
      - **Knelpunt: ja/nee**

  - *Route (naar Tuinen van West) via Osdorperweg en Tom Schreursweg*:



    - Intensiteit Osdorperweg:
      - Huidige situatie: 580 mvt/h (OS) 485 mvt/h (AS);
      - 2025: ... mvt/h (OS), ... mvt/h (AS);
      - Grenswaarde (2025): 600 mvt/h;
      - **Knelpunt: ja/nee**

    - Wachtrijvorming Osdorperweg (voor N200);
      - Huidige situatie: .... m;
      - Grenswaarde (2025): 300 m (tot kruising Tom Schreursweg);
      - **Knelpunt: ja/nee**

    - Snelheid Osdorperweg:
      - Grenswaarde (2025): 50 km/h tussen N200 en Joris van den Berghweg;

[3] Onderbouwing grenswaarde: CROW/praktijkwaarde
[4] Onderbouwing grenswaarde: CROW/praktijkwaarde

Met opmerkingen [KE8]: Actie Sweco: Intensiteiten uit VMA 2025 correct overnemen in Convenant (wordt uitgevoerd als VMA-model is uitgeleverd aan Sweco).

Met opmerkingen [KE9]: Commentaar Amsterdam: Alleen voor Osdorperweg vraag ik de laatste tellingen op.

Met opmerkingen [KE10]: Actie Sweco: Bepalen we aan de hand van het VMA 2015 dan wel dynamisch verkeersmodel.

Met opmerkingen [KE11]: Actie Sweco: Bepalen we aan de hand van het VMA 2015 dan wel dynamisch verkeersmodel.

30 km/h tussen Joris van den Berghweg en S106;
  - **Knelpunt: ja/nee**

- Intensiteit Tom Schreursweg:
  - Huidige situatie: ... mvt/h;
  - 2025[5]: ... mvt/h (OS), ... mvt/h (AS);
  - Grenswaarde: 4.000 mvt/etm (10% in de spits[6] = ...);
    400 mvt/h (OS), 400 mvt/h (AS);
  - **Knelpunt: ja/nee**

Met opmerkingen [KE12]: Actie Sweco: Bepalen we aan de hand van het VMA 2015 dan wel dynamisch verkeersmodel.

- *N200 ter hoogte van gemeente Halfweg*:
  - Snelheid:
    - Streefwaarde min. snelheid: 35 km/h[7];
    - Grenswaarde max. snelheid: 50 km/h;
    - **Knelpunt: ja/nee**

  - Intensiteit:
    - Huidige situatie: 2.500 mvt/h;
    - 2025: ... mvt/etm;
      ... mvt/h (OS), ... mvt/h (AS);
    - Grenswaarde (2025): 2.500 mvt/h[8];
    - **Knelpunt: ja/nee**

- **Veiligheid:**
  - Verkeer[9]:
    - Snelheid:
      - Stelselmatige snelheidsovertredingen op de Osdorperweg, J.M. Den Uylstraat en de Tom Schreursweg;
      - **Knelpunt: ja/nee**

    - Inrichting kruispunt N200/Osdorperweg wordt onveilig ervaren:
      - Aansluiting ventweg op kruispunt;
      - Smalle inrichting Osdorperweg ter hoogte van kruispunt;
      - **Knelpunt: ja/nee**

    - Gecombineerd auto- en fietsverkeer op de Osdorperweg en Tom Schreursweg wordt onveilig ervaren.
      - **Knelpunt: ja/nee**

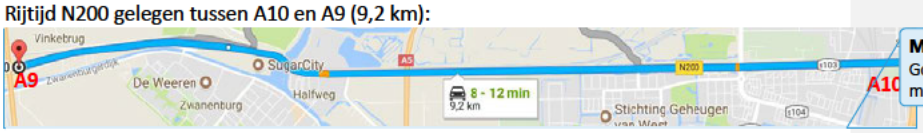
Met opmerkingen [KE13]: Actie Gemeente Amsterdam: Zijn er ongevallengegevens beschikbaar?

- **Doorstroming:**

---

[5] NB: exclusief evenementen
[6] Onderbouwing grenswaarde: CROW/praktijkwaarde
[7] Bron: Netwerkvisie Noord-Holland 2020, per saldo beter
[8] cf. Wettelijke normwaarden geluidsoverlast en luchtvervuiling
[9] Deze aspecten zijn niet goed te kwantificeren.

- Rijtijd N200 gelegen tussen A10 en A9 (9,2 km):



Met opmerkingen [VBv14]: Momenteel geeft GoogleMaps 'normaal' 9-16 minuten voor daluur (13u), 9-18 minuten voor de spits, en 9 minuten in de nacht om 4 u

  - In onderstaande tabel is uitgerekend wat de grenswaarde is voor de rijtijd over de N200 tussen de A9 en de A10 met een snelheid van 70 km/h tussen de A10 en de Seineweg (huidige situatie):

Traject van	Traject naar	lengte wegvak [km]	max. snelheid [km/u]	min. Streef-snelheid [km/u]	max. streef-reistijd [min]	min. streef-reistijd [min]
A10	Seineweg	1,6	70	35	2,7	1,4
Seineweg	Australiëhavenweg	1	70	35	1,7	0,9
Australiëhavenweg	Osdorperweg	2,8	100	50	3,4	1,7
Osdorperweg	Sugar City ring	1,3	50	35[10]	2,2	1,6
Sugar City Ring	A9	2,5	100	50	3,0	1,5
A10	A9	9,2	n.v.t.	n.v.t.	13,0	7,0

Huidige situatie: 13,0 min (spits);
7,0 min (restdag);

Met opmerkingen [VBv15]: In huidige GoogleMaps: 9 minuten in de nacht ...

  - In onderstaande tabel is uitgerekend wat de grenswaarde is voor de rijtijd over de N200 tussen de A9 en de A10 met een snelheid van 50 km/h tussen de A10 en de Seineweg (situatie na renovatie N200):

Traject van	Traject naar	lengte wegvak [km]	max. snelheid [km/u]	min. Streef-snelheid [km/u]	max. streef-reistijd [min]	min. streef-reistijd [min]
A10	Seineweg	1,6	50	25	3,8	1,9
Seineweg	Australiëhavenweg	1	70	35	1,7	0,9
Australiëhavenweg	Osdorperweg	2,8	100	50	3,4	1,7
Osdorperweg	Sugar City ring	1,3	50	35[11]	2,2	1,6
Sugar City Ring	A9	2,5	100	50	3,0	1,5
A10	A9	9,2	n.v.t.	n.v.t.	14,1	7,5

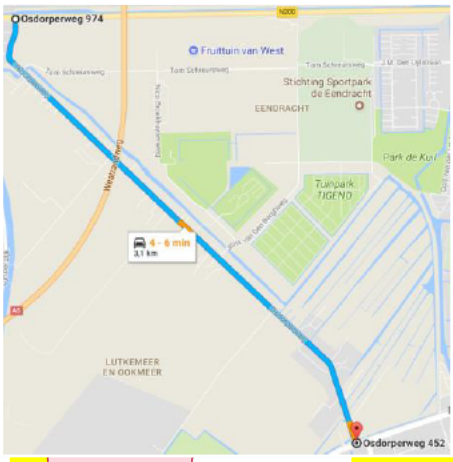
Grenswaarde (2025): 14,1 min (spits);
7,5 min (restdag);

    - **Knelpunt: ja/nee**

- Snelheid N200 gelegen tussen de A9 en de A10, afgezien van gemeente Halfweg:
  - Streefwaarde min. snelheid: 50 km/h[12];
    - **Knelpunt: ja/nee**

- Rijtijd Osdorperweg voor N200 (3,1 km):

[10] In de "Netwerkvisie 2020 Noord-Holland 'per saldo beter'" is vastgelegd dat de streefsnelheid voor de N200 in de bebouwde kom van Halfweg op 35 km/u ligt
[11] In de "Netwerkvisie 2020 Noord-Holland 'per saldo beter'" is vastgelegd dat de streefsnelheid voor de N200 in de bebouwde kom van Halfweg op 35 km/u ligt
[12] Bron: Netwerkvisie Noord-Holland 2020, per saldo beter



- Huidige situatie (Google Maps)[13]: 4-6 min (OS); 5-6 min (AS); 5 min (restdag);
- Grenswaarde (2025): ... min;
  - **Knelpunt: ja/nee**

Met opmerkingen [KE16]: Actie Gemeente Amsterdam: Momenteel zijn rijtijden uit GoogleMaps ingevoerd. Kunnen we dit nog specificeren?

- **Bereikbaarheid:**
  - Vindbaarheid/herkenbaarheid/zichtbaarheid (voor nieuwe(re) bezoekers):
    - Ontsluiting via herkenbare en daarvoor geschikte route(s);
    - Bewegwijzering zo mogelijk:
      - Huidige situatie:
        - Bij kruising Osdorperweg/Tom Schreursweg;
        - Bij kruising S106/Osdorperweg;
      - Grenswaarde (2025): Bewegwijzering vanaf N200 middels ANWB-borden;
      - **Knelpunt: ja/nee**
      -
  - Bereikbaarheid woonhuizen en ondernemingen binnen een straal van 1 km rondom Tuinen van West:
    - Huidige situatie: Bereikbaar via Osdorperweg;
    - Grenswaarde (2025): Wanneer de infrastructuur zal wijzigen is een klein beetje omrijden oké.
      - **Knelpunt: ja/nee**

Met opmerkingen [KE17]: Actie Gemeentes: Definiëren in Rijtijd (1,5 of 2 keer de vrije rijtijd?)

Een aantal grenswaarden is in de huidige situatie al bereikt, een aantal ook niet.

[13] In de spits maximaal twee maal de rijtijd gedurende de restdag

Evenementensituaties
In evenementensituaties rijdt er veel extra verkeer naar het gebied en door het gebied (het gebied, zoals gedefinieerd in Figuur 1, pagina 3), zowel voor evenementen in Spaarnwoude Houtrak, Sugar City als Tuinen van West. Het algemene beeld van de verkeerssituatie tijdens de in- en uitstroom van georganiseerde evenementen is dat de wegen vol staan, waarbij elkaar passeren (tegenliggers) niet makkelijk is. Ook geldt dat hulpdiensten mogelijk niet kunnen voldoen aan de voor hen geldende norm-aanrijdtijden.

Een doorkijk naar de toekomst (2025) leert dat de gemeente Amsterdam ernaar streeft om grootschalige evenementen die momenteel in de binnenstad plaatsvinden te verplaatsen naar locaties buiten het centrum. De recreatieterreinen van Tuinen van West, Sugar City en Spaarnwoude komen daarbij in aanmerking als 'locaties buiten het centrum'.

Onderstaand een aantal cijfers zoals onder andere uit de verkeersmodelberekeningen volgen, en de beoordeling wat zij betekenen voor de situatie t.a.v. doorstroming/bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid.

Verkeersgeneratie per activiteit/gebied en consequenties voor doorstroming/leefbaarheid/veiligheid:

[NB; de cijfers zijn mogelijk een dubbeling met wat in Bijlage 8 en de verkeersrapportage staat.]

- Tuinen van West**:**
  Intensiteit reguliere dagen:
  – Huidige situatie: … mvt/etm;
    … mvt/h (OS), … mvt/h (AS);
  – 2025: … mvt/etm;
    … mvt/h (OS), … mvt/h (AS);
  Verkeersgeneratie (grootschalige) evenementen
  – Huidige situatie (tot max. 2.500 bezoekers): … mvt/h (instroom), mvt/h (uistroom);
  – Ontwikkelingen (tot 2025):
    - 5 evenementdagen/jaar met maximaal 20.000 bezoekers:
      … mvt/h (instroom), mvt/h (uitstroom);
    - 2 evenementdagen/jaar met maximaal 5.000 bezoekers:
      … mvt/h (instroom), mvt/h (uitstroom);
    - 3 evenementdagen/jaar met maximaal 2.000 bezoekers:
      … mvt/h (instroom), mvt/h (uitstroom);
    - 5 evenementdagen/jaar met maximaal 500 bezoekers:
      … mvt/h (instroom), mvt/h (uitstroom);
  Rijtijden aanrijroutes Tuinen van West:
  – Huidige situatie: … min;
  – Grenswaarde (2025): max. 30 min vertraging

  Het uitgangspunt hierbij is dat de in- en uitstroomtijden van de grootschalige evenementen in recreatiegebied Tuinen van West niet samenvallen met de spits;

  – **Knelpunt doorstroming/bereikbaarheid: nee/ja, nl. …**
  – **Knelpunt veiligheid: nee/ja, nl. ….**
  – **Knelpunt leefbaarheid: nee/ja, nl. …**

- **Sugar City:**

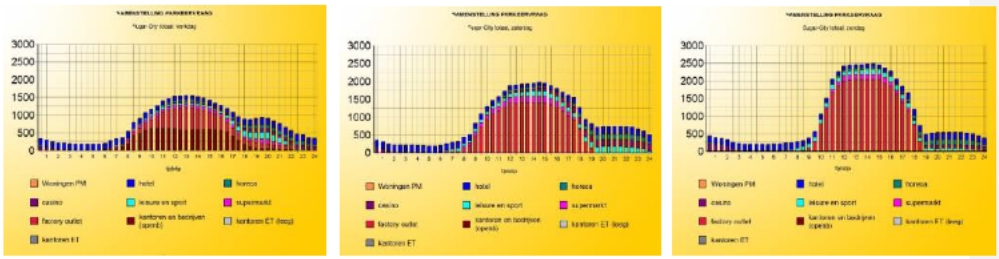
Intensiteit reguliere dagen:

- Huidige situatie: ... mvt/etm;
  ... mvt/h (OS), ... mvt/h (AS);
- 2025: ... mvt/etm;
  ... mvt/h (OS), ... mvt/h (AS);

Verkeersgeneratie (grootschalige) evenementen:

- Huidige situatie: ... mvt/h (instroom), ... mvt/h (uitstroom);
- 2025: ... mvt/h (instroom), ... mvt/h (uitstroom);

1500 – 1800 parkeerplaatsen. Zie in onderstaande figuren de parkeervraag op een werkdag, zaterdag en zondag[14]:



- **Knelpunt doorstroming/bereikbaarheid: nee/ja, nl. ...**
- **Knelpunt veiligheid: nee/ja, nl. ....**
- **Knelpunt leefbaarheid: nee/ja, nl. ...**

- **Spaarnwoude Houtrak**

  Er is €1,6 miljoen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van recreatieschap Spaarnwoude en Staatsbosbeheer (zie ook deze website).

  - **Knelpunt doorstroming/bereikbaarheid: nee/ja, nl. ...**
  - **Knelpunt veiligheid: nee/ja, nl. ....**
  - **Knelpunt leefbaarheid: nee/ja, nl. ...**

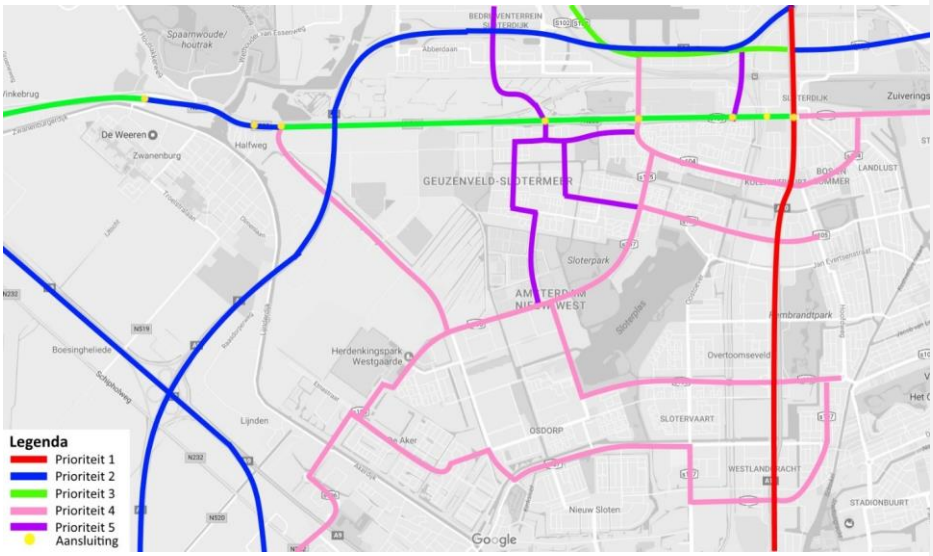
Met opmerkingen [KE18]: Actie Allen:
Ik ben nog opzoek naar concrete ontwikkelingen binnen recreatiegebied Spaarnwoude en de invloed hiervan op de verkeersgeneratie/intensiteit (binnen het studiegebied, zoals in fig.1).

[14] Bron: Notitie HALFWEG Ontwikkeling Sugar-City - effecten op parkeren en bereikbaarheid (april 2014)

Bijlage 6 – Kader Verkeersmanagement – Functiekaart en Prioriteitenkaart

Deze bijlage bevat het kader voor verkeersmanagement. De kaartbeelden geven houvast voor keuzes bij het routeren van het verkeer, onder andere ingeval van congestie.

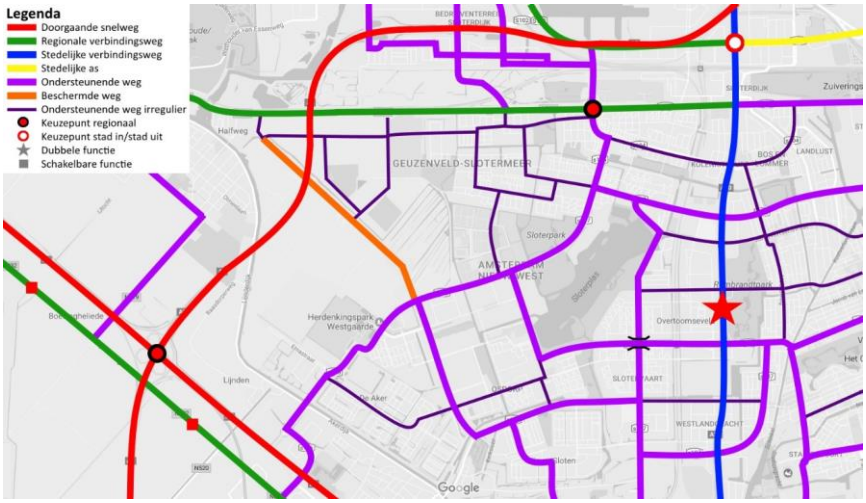
De eerste kaart is een uitbreiding van de prioriteitenkaart zoals opgenomen in de 'Netwerkvisie 2020 Noord-Holland'. De uitbreiding betreft de nadere invulling van het studiegebied, met een aantal wegen met prioriteit 4 en 5.



Figuur 5: Prioriteitenkaart studiegebied

De tweede kaart is de functiekaart. Deze is opgesteld als uitbreiding van de functiekaart zoals opgenomen in het 'CROW handboek Verkeersmanagement – Gebiedsgericht Benutten Plus'. De uitbreiding is gebaseerd op de opgehaalde informatie uit de telefonische interviews en werksessie 1 van 14-06-2017. Een toelichting op de benoemde functies in de functiekaart is weergegeven op de volgende pagina.

De functie van de Osdorperweg is hier een mogelijk discussiepunt: qua structuur van het netwerk vervult-ie als vanzelf een doorgaande functie, maar de weg is er niet op ingericht.



Figuur 6: Functiekaart studiegebied

Toelichting functies functiekaart

Doorgaande snelwegen

Wegen met een betrouwbare verkeersafwikkeling van grote verkeersvolumes met hoge snelheid tussen economische kerngebieden nationaal en tussen herkomst- en bestemmingsgebieden binnen en buiten de regio en de economische kerngebieden in de regio.

Regionale verbindingswegen

Wegen met een betrouwbare verkeersafwikkeling tussen regionale centra en belangrijke economische centra, voor zover de verkeersvolumes niet over doorgaande snelwegen worden afgewikkeld.

Stedelijke verbindingswegen

Deze wegen verdelen het verkeer rond belangrijke economische centra en voorkomen dat stagnaties in de omgeving van belangrijke economische centra leiden tot regionale verstoppingen.

Stedelijke assen

Deze wegen vormen een snelle en betrouwbare verbinding tussen de aansluiting op het hoofdwegennet en de stadscentra. Met deze wegen wordt verkeer aan stedelijke wegen van een lagere orde onttrokken. Bundeling van intern verkeer en verwerking van het verkeer de stad uit is een primaire taak van de stedelijke assen.

Ondersteunende wegen

Niet alle wegen van het beschikbaar wegennet worden gebruikt voor het afwikkelen van het verkeer op de voorkeurroutes. De wegen uit het beschikbaar wegennet waarover geen voorkeurroutes lopen, maar wel alternatieve routes, vormen samen het ondersteunend netwerk. Ondersteunende wegen hebben geen specifieke functie. Ze kunnen onder bepaalde randvoorwaarden worden bijgeschakeld als regionale verbindingsweg of stedelijke as om de verkeersafwikkeling in het netwerk te verbeteren wanneer er op de voorkeurroute of een alternatieve route afwikkelingsproblemen zijn ontstaan. De voorkeurroute wordt dan tijdelijk omgelegd. De ondersteunende wegen zijn, afhankelijk van de condities voor bijschakelen, inzetbaar in reguliere en niet-reguliere situaties.

Beschermde wegen

Naast wegen die onder voorwaarden worden ingezet, zijn er ook wegen die actief moeten worden ontzien voor het afwikkelen van de verkeersrelaties in de regio. Er doen zich op deze wegen bijvoorbeeld structurele luchtkwaliteits- of veiligheidsproblemen voor. Of van de route wordt veelvuldig (oneigenlijk) gebruik gemaakt door (sluip)verkeer. Door deze wegen als beschermde weg aan te wijzen, kan daar actief verkeersmanagement worden ingezet om (doorgaand) verkeer te weren ten gunste van het lokaal verkeer, recreatief verkeer en/of openbaar vervoer. De overige in werkelijkheid bestaande wegen die niet op de functiekaart staan, worden niet voor verkeersmanagement ingezet. Zij worden echter (vooralsnog) ook niet expliciet beschermd.

Bijlage 8 – Verkeersmodelberekeningen

Deze bijlage beschrijft in het kort de aanpak en resultaten van de verkeerskundige analyses.

Uitgangspunten/aanpak

- Er is een dynamisch model van het gebied gemaakt in microsimulatie
- De 'vulling' van dit model bestaat uit de sociaal-economische gegevens en de verkeerspatronen zoals ze uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) volgen, aangevuld met nadere informatie over een aantal ontwikkellocaties die nog niet (goed/volledig) in het VMA vertegenwoordigd zijn.
- Het dynamische model is gekalibreerd op 2016 aan de hand van de voor dat jaar beschikbare verkeerscijfers/-tellingen.
- Er is een verkenning gedaan voor een zaterdag met evenementen in 2025.
- Er zijn oplossingspakketten geformuleerd
- Oplossingspakketten zijn in vorm van een aantal gemodelleerde varianten getoetst op effecten/oplossend vermogen, zowel voor de evenementsituatie als voor de reguliere dagen/spitsen.

Resultaat

- Probleemschets 2025 zonder maatregelen:
    - Evenementsituatie: …
    - Werkdagspitsen: …

- Oplossingsvariant X
    - Verkeerskundige pluspunten, onderscheiden naar zaterdag met en zonder evenement, werkdagen spits/buiten spits):
        - …
        - …
    - Verkeerskundige aandachtspunten
        - …
        - …
    - Effecten op leefbaarheid
        - Omvang verkeer: …
        - Aandeel sluipverkeer: …
    - Effecten op veiligheid: …

- Oplossingsvariant Y: idem