Aansluiting Tuinen van West op N200

STAND VAN ZAKEN EN ACHTERGRONDINFORMATIE
Door: [redacted]
Datum: 9-4-2020

1. Waar komt de wens ontsluiting TvW op N200 vandaan?

In het Programma van Eisen Tuinen van West, vastgesteld door de gemeenteraad op 10-9-2008, is de aansluiting van Tuinen van West op de N200 opgenomen.
Tuinen van West maakt onderdeel uit van netwerk van recreatiegebieden en landschappen aan de westkant van Amsterdam. Het gebied heeft een functie voor Amsterdam en de regio.

Over de aansluiting N200 zijn de volgende teksten te lezen:
Blz. 39: TvW is met auto-, wandel- en fietsroutes verbonden met alle grotere recreatiegebieden in de omgeving. Hierbij zijn echter zwakke of ontbrekende schakels geconstateerd die met voorrang verholpen zouden moeten worden. Het gaat met name om het beter passeerbaar maken van de N200[1] voor wandelaars en fietsers en het verbeteren van de autobereikbaarheid van TvW via de N200
Blz 47, kaart: afslag wordt aangewezen als een van de ingangen van TvW.
Blz. 73: Om het gebied beter bereikbaar te maken voor het bestemmingsverkeer wordt een aansluiting van de Haarlemmerweg op de Joris van den Berghweg voorgesteld. Deze afslag maakt dat de regionale recreatieve voorzieningen, het sportpark De Eendracht en de 1800 Roeden beter bereikbaar worden voor een regionaal publiek. Ook is deze afslag van belang bij het houden van evenementen op het P+E terrein (de huidige Polderheuvel). Tegelijkertijd wordt doorgaand autoverkeer (sluipverkeer) ontmoedigd door een knip voor autoverkeer in de Tom Schreursweg en in de aansluiting van de Joris van den Berghweg op de Osdorperweg.
De aansluiting op de N200 met de Joris van den Berghweg is nodig om te voorkomen dat autoverkeer via woonwijken het recreatiegebied moet bereiken. Dit is ongunstig voor de bewoners uit deze wijken en belemmert regionale bezoekers. De bestaande aansluitingen op de N200 zijn daarom niet geschikt als entree tot TvW.

De effecten van de bovengenoemde maatregelen zijn onderzocht door de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer op basis van het Verkeersmodel Westelijke Tuinsteden, prognosejaar 2015. Het eindbeeld levert het volgende beeld op voor een werkdag in 2015:

- Verschuiving van verkeer van de Tom Schreursweg naar de N200
- Verdeling verkeersdruk over aansluitingen Joris van den Berghweg en de Australiehaven op de N200
- Afname van verkeer op de Osdorperweg ten koste van de Troelstralaan.

Over het algemeen kan gesteld worden dat het verkeer meer geconcentreerd wordt op de wegen die hiervoor bestemd zijn en dat het aantal kilometers op de wegen met een lagere hiërarchie wordt beperkt. …. Wel moet worden opgemerkt dat de verkeersstromen door Geuzenveld sterk wijzigen t.o.v. de uitgangssituatie.

Parkeren
Bij de nieuwe toekomstige afslag van de N200 zijn 250 parkeerplaatsen gerealiseerd, deels voor de regionale voorzieningen, maar ook bedoeld voor extra opvang bij evenementen.

[1] Tauw voert op dit moment in opdracht van het project Brettenzone een haalbaarheidsonderzoek naar een brug over de N200 die Tuinen van West en de Bretten rechtstreeks verbindt en die onderdeel uitmaakt van een netwerk van regionale fietsroutes.

2. WAT IS ER AFGELOPEN JAREN GEBEURD?

Een wisseling van programmamanagers Tuinen van West:

- Tot medio 2018 [redacted]
- Vervolgens [redacted] tot mei 2019
- Toen [redacted] tot 15 februari 2020
- Nu [redacted]

2.1 Probleemstelling en doelstelling onderzoek door Sweco

In 2016 is een aanbesteding georganiseerd voor onderzoek voor een studie Gebiedsgericht Benutten naar de aansluiting TvW op N200. De opdracht is gegund aan Sweco.

In de PID is de volgende tekst opgenomen:

"Probleemanalyse**:**
RWS stelt als voorwaarde aan de aanleg van een aansluiting op de N200 dat het kruispunt Halfweg-Osdorperweg wordt opgeheven."

Ook is in het PID opgenomen dat de haalbaarheid en consequenties hiervan moeten nog onderzocht worden zoals:

- Doorstroming op de N200
- Draagvlak onder de bewoners van de Osdorperweg, de Haarlemmerweg, Halfweg, volkstuinparken en onder de ondernemers Tuinen van West.
- Herinrichting van de Osdorperweg
- Verkeersafwikkeling Osdorperbinnenpolder Noord
- Herinrichting van de Joris van den Berghweg (cofinanciering subsidie Provincie – meerjaren onderhoudsprogramma stadsdeel)
- Hoe worden op- en afritten op de nieuwe aansluiting gerealiseerd?
- Hoe wordt de ventweg ontsloten (bij de nieuwe aansluiting en bij kruispunt Halfweg)?
- De consequenties voor de busbaan als onderdeel van het project herprofilering N200 nu het kruispunt Halfweg verdwijnt?
- Wat zijn consequenties voor het snelfietspad op de ventweg als onderdeel van het project herprofilering N200
- Is een bestemmingsplan wijziging nodig?

RWS gaat in 2018 de reconstructie van de N200 uitvoeren (zie 1.6). Getracht is de aansluiting in de werkzaamheden mee te nemen. Helaas is dit niet gelukt, RWS verleende geen medewerking
Na bestuurlijke escalatie wil RWS, onder voorwaarde dat de doorstroming gelijk blijft, meewerken aan een nieuwe aansluiting op de N 200.
Voorwaarde is wel dat de aansluiting (kruispunt Halfweg – Osdorperweg) komt te vervallen.
RWS heeft tevens opgelegd dat de procesmethode "Gebiedsgericht Benutten" wordt gebruikt
Het onderzoeksproces en latere uitwerking tot een DO vragen veel tijd.
Het is zeer aannemelijk dat de werkzaamheden tbv de aansluiting in tweede fase, dus na afronding van de reconstructie van de N200, worden uitgevoerd.

Hoofddoelstelling:
De toegankelijkheid en bereikbaarheid van Tuinen van West te verbeteren door een aansluiting op de N200 te realiseren ter hoogte van de Joris van den Berghweg.

Subdoelstellingen:

- De op- en afritten ruimtelijk alvast opnemen in de herprofilering N200, vooruitlopend op onze aanleg wanneer werkzaamheden niet synchroon lopen.
- Goede ontsluiting van de enkele woningen langs de Haarlemmerweg (aan de ventweg)
- Aandacht voor het recreatieverkeer (langzaam verkeer) over de Joris van den Berghweg richting Osdorperweg
- Opstellen verkeerscirculatieplan voor de Osdorperbinnenpolder Noord (maw moet de oorspronkelijke knip in de Tom Schreursweg gerealiseerd worden nu de uitgangspositie is gewijzigd)"

Aanvullend onderzoek

In 2018 is opdracht gegeven tot aanvullend onderzoek, nl. doorrekeningen van het verkeersmodel.

2.2 Overleg over verkeersmodel

Voor dit overleg is een scala aan partijen uitgenodigd. Ambtenaren Amsterdam, Ondernemersvereniging Tuinen van West, Dorpsraad Sloten, bewoners uit Geuzenveld/De Eendracht, Politie, Vervoerregio, Rijkswaterstaat, gemeente Haarlemmermeer.
Op 20 december 2017 zijn de uitgangspunten voor het verkeersmodel besproken. Op 6 maart 2018 is naar de toekomstige situatie gekeken. Op 4 september 2018 zijn de 6 maatregelenpakketten besproken.

2.3 Bewonersavond september 2019

Tijdens deze avond is een toelichting gegeven op de bereikbaarheid van Tuinen van West en het onderzoek door Sweco. Het proces tot dan toe is beschreven. En de vervolgstappen zijn gepresenteerd. Vervolgens hebben de bewoners hun inbreng geleverd. Zie voor de inhoud het verslag. Er zijn niet veel bewoners aanwezig bij de overleggen, maar deze waren niet enthousiast over de aansluiting.

<u>Betrokken Partijen</u>

De partijen die momenteel betrokken zijn bij dit bereikbaarheidsonderzoek zijn*:

- Bewoners TvW & omgeving;
- Ondernemers TvW & omgeving;
- Gemeente Amsterdam / stadsdeel Nieuw-West;
- Rijkswaterstaat;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude;
- Gemeente Haarlemmermeer;
- Waternet;
- Hulpdiensten.

** Voor deze studie zijn meer partijen benaderd dan hier aangegeven staat, echter deze partijen hebben besloten om zich niet aan te sluiten bij deze studie (o.a. partijen die over busverbindingen in dit gebied gaan).*

<u>In het verslag zijn de volgende vervolgstappen opgenomen:</u>

<u>Vervolgstappen</u>

- Terugkoppeling bewonersavond middels deze notulen:
  - Gedurende het bereikbaarheidsonderzoek krijgen de bewoners een terugkoppeling (We zoeken nog naar de handigste manier);
- Verkeersmodel:

- Er wordt de komende maanden een verkeersmodel gemaakt (een voorbeeld van een dergelijk verkeersmodel is te zien in de afbeelding rechts) waarin we simuleren hoe het verkeer zich in de toekomstige situatie zal afwikkelen in de omgeving van Tuinen van West. Dit verkeersmodel geeft inzicht in de knelpunten binnen het studiegebied en vormt de basis voor werksessie 2. Tevens kunnen we met dit verkeersmodel de effecten inzichtelijk maken van oplossingsrichtingen;

- Werksessie 2:
  - Tijdens deze werksessie gaan we met alle betrokken partijen om tafel om na te denken over oplossingsrichtingen. De eerder benoemde knelpunten in combinatie met de resultaten van het verkeersmodel zetten we in om problemen verder inzichtelijk te krijgen, en de oplossingskracht van maatregelen te verkennen. Hoe en wanneer deze bijeenkomst wordt gehouden is nog niet bekend.
- Convenant:
  - Alle afspraken die worden gemaakt komen vast te liggen in een convenant[2].

2.3 Onderzoeksresultaten en proces

Sweco heeft maatregelenpakketten samengesteld. Laatste versie 27 augustus 2018.
Over eerdere maatregelenpakketten is door [redacted] (V&OR) gemaild in maart 2018. Daarna is het maatregelenpakket aangepast.

Op **26 maart 2019** heeft Sweco een concepteindrapport aangeleverd.
Op 27 maart 2019 mailt [redacted] de rapportage aan [redacted] Reactie [redacted] 27 maart: “Met interesse gelezen, alle mij bekende aspecten komen langs en zijn voorzien van een uitvoerige neutrale beschrijving; goed werk! De weging snap ik, maar een gemeente-plusje is nog wat anders dan een RWS-plusje. Indien RWS dit stuk ziet als het resultaat van een GGA-aanpak hoop ik dat ze zich ook achter de uitkomsten zullen scharen. En de uitkomsten wijzen wat mij betreft toch zeer sterk naar enig vorm van aansluiting op de N200. Het moge duidelijk zijn dat ik geen commentaar of opmerkingen heb. Het stuk is een goede beschouwing van alle opgehaalde kennis en doet recht aan het samenwerkingsproces tot zover. Ik denk dat we als gemeente hiermee verder kunnen. Ik ben benieuwd naar de reactie van RWS. Want ook nu zal daar veel van afhangen. Plan maar wat in.”
[redacted] mailt dit op 9 juni 2019 door aan [redacted]

Op **7 mei 2019** heeft [redacted] overleg gehad met [redacted]. Op 28 mei reactie van [redacted] aan [redacted] in cc:
“In het rapport wordt over verschillende aspecten iets gezegd/beschreven. Maar een echte noodzaak of urgentie komt niet naar voren.
Wat is nu echt het probleem als je niets doet (SMART)? En welke opties (met concrete voor- en nadelen) zijn er om het specifieke probleem op te kunnen lossen? Hoe verhouden die zich tot elkaar? Het is nu van alles een beetje genoemd met suggesties om onderwerpen verder uit te diepen. Waarbij al vermeld wordt dat er een onderzoek is/gaat komen om de Tom Schreursweg te verbeteren.
Genoemde doorstromingsproblemen op het stedelijk wegennet zijn:
- de Schermerhornstraat van N200 tot en met de T-kruising met de Ruys de Beerenbrouckstraat.
- de Osdorperweg richting N200, voornamelijk in de avondspits.

2

De grote meerwaarde/(SMART) argumentatie die maakt dat het de moeite waard is om bijvoorbeeld de wethouder een bestuurlijk overleg met de HID van Rijkswaterstaat te hebben om een nieuwe aansluiting op de N200 te bepleiten haal ik er niet uit.
Ik weet niet wat nu jullie plan verder is.
Wij zouden het in ieder geval op prijs stellen om het verkeersmodelrapport waarin in bijlage 3 naar verwezen wordt te ontvangen"

Op **5 juni 2019** reageert [redacted] naar [redacted]
"Deze mail is mij helaas ontgaan, mede door een weekje ziekte. Daarom nu pas antwoord.
Bijgevoegd de bijlage met de modelresultaten.
Enkele eerste antwoorden op jullie analyse:

- Zoals eerder aangegeven ligt de noodzaak voor de aansluiting in het oorspronkelijke besluit om Tuinen van west te ontwikkelen: ondernemers naar het gebied halen die daar mede het gemeentelijke beleid op gebied van recreatie, stadslandbouw en natuurontwikkeling kunnen gaan vormgeven. Om hen te faciliteren is een volwaardige en functionele verkeersaansluiting op het gebied noodzakelijk. Dit (inspanning om aansluiting te maken) is hen ook middels dat besluit in het vooruitzicht gesteld. Het gaat o.a. om aan en afvoer van goederen, om bereikbaarheid van het centrale parkeerterrein voor gasten. Het eerdere besluit geeft aan: "Zonder een volwaardige aansluiting is de ontwikkeling niet succesvol mogelijk". Mede omdat er na de toenmalige besluitvorming ook geen goede OVverbinding meer aanwezig is.
- Los van de ontwikkelpotentie gaat het ook om zaken als aanzienlijke verkeersveiligheid in het gebied, de niet optimale toevoerwegen in/via Geuzenveld en de overlast aldaar bij groei van het recreatieve gebruik en nu al de wat grotere evenementen.
- Iedere stap om deze soms individuele problemen op te lossen (bijv. ontmoedigen sluipverkeer) leidt tot een grotere noodzaak van de aansluiting.

Het rapport zou bovenstaande voldoende moeten beschrijven en dat geldt ook de samenhang van de opties (met concrete voor- en nadelen) die er zijn om het specifieke probleem op te kunnen lossen. Los dat niet zo is moet dat worden aangevuld zodat he niet "alles een beetje noemt" maar heldere verbanden schetst.
In ieder geval geeft het modelonderzoek aan dat veel van de huidige knelpunten tav doorstroming oplossen dan wel verminderen als de aansluiting wordt gerealiseerd, terwijl dit niet of nauwelijks leidt tot vertraging op de N200 op basis van de criteria van RWS
Overleg met RWS is onderdeel van het lopende traject. Wij zien nog steeds dat er binnen de gemeente eerst eenduidigheid moet zijn over de noodzaak van de aansluiting. Zwaartepunt van deze noodzaak ligt bij de ontwikkelpotentie van het recreatiegebied (mede in het licht van de ambities die het Recreatieschap heeft aan weerzijden van de N200). Gezien het eerder genomen besluit om TvW aan te leggen en darabij te streven naar deze aansluiting is bestuurlijk overleg tussen de portefeuilles verkeer en groen logisch.
Indien de gemeente de aansluiting dan wenst, is bestuurlijk overleg met de HID van Rijkswaterstaat een noodzakelijke vervolgstap.
Het vervolg van deze discussie zal je voeren met mijn opvolger, [redacted], aangezien ik vanaf komende week andere dingen ga doen. [redacted] dan overnemen.
Ik heb de projectleider van Sweco: [redacted] opgenomen. Mocht je aanvullende inhoudelijke vragen hebben.

Op **21 augustus** vraagt [redacted] bij Sweco de documenten op.
Reactie [redacted]
"Bijgaand het **rapport** van maart dit jaar; dat is de laatste versie. De pdf van de presentatie van de verkeersmodelanalyse heb je al.

Ter informatie ook een paar versies van het 'convenant'. Daarin de aanvliegroute zoals we die aanvankelijk voor ogen hadden, met in de bijlagen o.a. toelichting op de methodiek die ik gisteren noemde.
Eerst de convenantversie van zomer 2017.
Kort na de zomer van 2017 hebben we het uitvoeren van verkeersmodelberekeningen toegevoegd.
Tijdens die actie is de focus niet meer op het convenant geweest.
De convenantversie van april 2018 kent wat kleine bijstellingen en een extra bijlage (nr. 8) als reservering om de resultaten van de verkeersmodelberekeningen op te nemen.
Het convenant is op ambtelijk niveau blijven 'hangen'. In een later stadium hebben we bedacht om het als 'kort en overzichtelijk' rapport vorm te geven"

Op **28 augustus 2019** mailt [redacted] aan [redacted] de stukken door.

Reactie [redacted] op **29 augustus**
"Conclusie van het rapport is zoals ik had verwacht; Sweco doet geen uitspraak over wat er nou gedaan zou moeten worden, adviseren slechts tot doorgaan met overleg... (ja, dat is veilige en stelt toekomstig werk zeker!)
Dat is wat mij betreft een gemiste kans, omdat de GGA aanpak ervan uitgaat dat wat er uit de studie komt door alle partijen wordt gedragen... en uit de studie komt dat het maken van een aansluiting met vele dubbele plussen uit de bus komt!
Waarom concluderen we dan niet met z'n GGA-allen, dat we de aansluiting gaan aanleggen???
Sweco had dát moeten opschrijven!
Maar ik zie dat het nog concept is, dus in definitieve versie veranderen en RWs ermee confronteren lijkt me! Wat denk jij?"

Op **4 september** mailt [redacted] desgevraagd aan [redacted]:
Voor Tuinen van West is het altijd de wens geweest om een afslag naar de N200 te hebben ivm bereikbaarheid en ontlasting van de buurt.
Hieronder de mening van [redacted] Ondernemersvereniging.
"Heel genuanceerd, volgens mij ... wij hebben er in de ALV geen stemming over gehad (wel een globale peiling meen ik me te herinneren)
- de bereikbaarheid (bestemmingsverkeer) kan hierdoor verbeteren (met de mogelijkheid van een halte van bus 80 naar Haarlem)
- de drukte (met name Joris van den Berghweg) zal ook toenemen (dus zijn er mitigerende maatregelen nodig tegen hoge snelheden)
- misschien is het handig voor het spreiden van festivalbezoekers (hoewel al het verkeer van en naar de N200 gaat)
- het zou wel goed zijn voor de bekendheid van Tuinen van West (want dat zou de naam van de afslag moeten zijn)
Volgens mij [redacted] moet het rapport van Sweco nog verschijnen, wel heb ik een presentatie met verschillende scenario's.
Wat inspraak betreft zal het allemaal niet gaan meevallen (bewoners Osdorperweg + Buurt 10).
En voor De 1800 Roeden en Het Rijk van de Keizer gaat het ook grote consequenties hebben.
Ik begreep dat dan de afslag Halfweg bij dierenkliniek Stad & Land afgesloten zou worden, voor [redacted] (dierenarts aan de Tom Scheursweg) is dat een horrorscenario."

Op **19 november** mailt [redacted] aan [redacted] dat [redacted] dit jaar nog een

eindrapportage opstellen aan de hand van de onderzoeken die door Sweco zijn uitgevoerd mbt de aansluiting op de N200.

Op **6 december 2019** mailt [redacted] dat hij onderzoek wil afronden, zich verdiept heeft in het dossier. "Mij bekruipt het gevoel dat de centrale stad hierin mogelijk onvoldoende is meegenomen. Weliswaar is er afstemming geweest met [redacted] maar ik weet niet of de koppeling met de centrale stad voldoende is gelegd. Hoe dan ook, ik zet hieronder de tappen op een rij die volgens mij nog moeten gebeuren:

1. Sweco vragen rapport definitief te maken
2. Voor mij hoeft er geen voorkeursvariant in, zoals [redacted] eerder aangaf. Sweco inventariseert en Amsterdam maakt op basis daarvan ambtelijk een keuze zou ik zeggen
3. Volgens mij is V&OR nog niet voldoende aangehaakt, dat moeten we volgens mij nog organiseren. Er is wel afgestemd met [redacted]
4. Verder zullen wij na overeenstemmingen met V&OR afstemming met RWS moeten zoeken, ik zal op zoek gaan naar een contactpersoon hiervoor.
5. Als er ambtelijk overeenstemming is binnen Amsterdam, zullen we bestuurlijke afstemming moeten organiseren
6. Eindrapportage afmaken nav mailwisseling met [redacted]

Zullen we afstemming organiseren, samen met [redacted]?

De mail komt bij [redacted] uit.
9 december belt [redacted] met [redacted]. **12 december** mailt [redacted] aan [redacted]
Afspraken:

- [redacted] geeft namen door van collega's die moeten worden aangehaakt
- Daarna kan overleg ingepland worden, in ieder geval met [redacted] erbij
- Eerste kans overleg is medio januari 2020

23 januari 2020 mailt [redacted] aan [redacted] dat [redacted] zijn naam heeft doorgegeven. [redacted] meldt dat zijn opvolger op korte termijn begint en dat hij graag goed wil overdragen.
24 januari mailt [redacted] dat hij liefst op maandag, woensdag of vrijdag wil overleggen.

[redacted] mailen over afspraak. [redacted] wil eerst een stand van zaken.

Bij de overdracht heeft [redacted] aan [redacted] de volgende stukken gestuurd:

- Rapportage Sweco 26-3-2019
- een conceptconvenant, laatste versie 20-4-2018
- maatregelenpakket 27-8-2018