Convenant bereikbaarheid Tuinen van West

d.d. 12-07-2017 (Conceptversie 0.1)

Leeswijzer voorliggend concept van deel 1 van het convenant
Op basis van bureaustudie, de voorbereidende telefonische interviews (mei-juni 2017) en de 1e werksessie (14-06-2017), is de volgende analyse opgesteld als basis voor het zoeken naar oplossingen. Op enkele punten moet deze 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 in de komende periode. 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 open punten in de komende periode ingevuld worden voor zover nodig 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 achterban.

Na werksessie 2 volgt deel 2 van het convenant, dan wel het integrale convenant, waarin (tevens) de oplossingen beschreven staan die op draagvlak van de partijen kunnen rekenen. Wat betreft planning is het streven om in januari 2018 het complete convenant te ondertekenen.

De ondergetekende partijen:

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, Algemene Bestuursdienst, 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 (titel) D.D. Renenman, 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 (titel) D.D. Renenman, Wethouder financiën, cultuur, verkeer & vervoer. → Of dient dit de burgemeester van Haarlemmermeer te zijn?

Met opmerkingen [KE1]: Actie Vervoerregio:
Graag juiste titel aanvullen

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

Met opmerkingen [KE3]: Actie gemeente Haarlemmermeer:
Graag juiste persoon invullen

Hierna gezamenlijk te noemen “Partijen”,

Overwegende:
Aan de westkant van Amsterdam worden vier polders omgevormd tot een groen recreatiegebied: Tuinen van West (TvW). Een laatste hand wordt gelegd aan de aanleg van openbare ruimte, ondernemers vestigen zich mondjesmaat en het recreatiegebied wordt steeds beter ontdekt door bewoners van Amsterdam en omstreken.

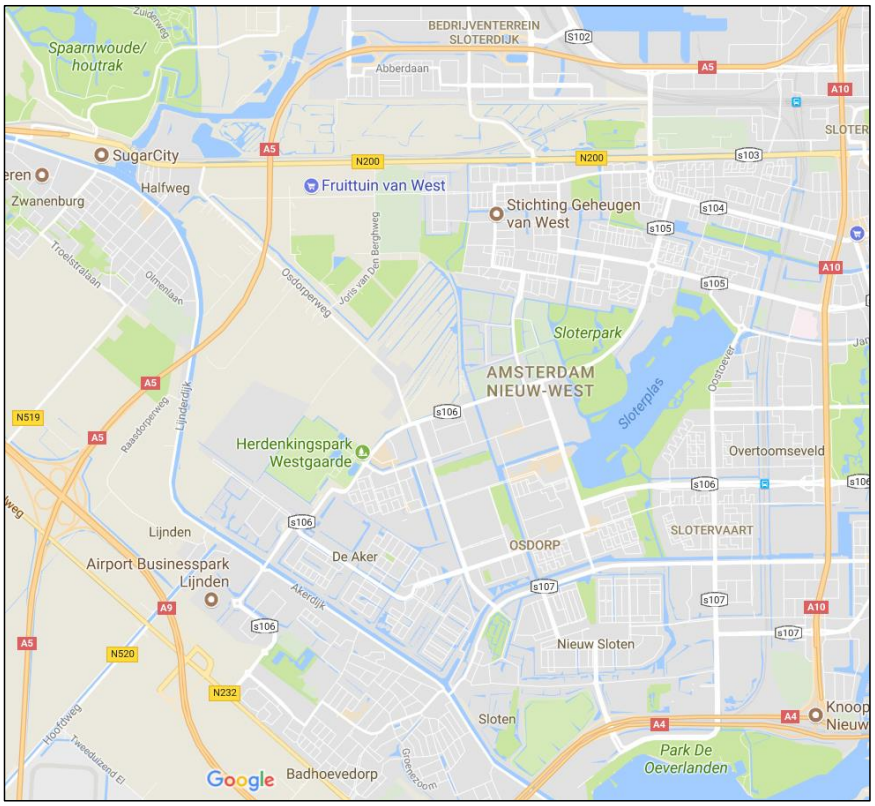
Belangrijk in het kader van deze ontwikkeling is de bereikbaarheid van dit nieuwe recreatiegebied in relatie tot de bereikbaarheid in het omliggende gebied (het studiegebied), zich globaal uitstrekkend tussen de snelwegen A9 en A10 (zie Figuur 1). Om hiervoor de problematiek en eventuele oplossingen gestructureerd in beeld te brengen, wordt gebruik gemaakt van de procesmethode “Gebiedsgericht Benutten”. Meer informatie over deze methodiek is te vinden in bijlage 1. De inzichten, resultaten en afspraken worden vastgelegd in het voorliggende bestuurlijke convenant.

Voorafgaande aan de ontwikkeling van de Tuinen van West ligt een lange en rijke historie aan ontwikkelingen in deze omgeving, zoals bijvoorbeeld de aanleg van de A5 en het wel/niet verknopen van de A5 met de N200. De doorkijk die binnen dit convenant gemaakt zal worden naar de toekomst heeft een tijdshorizon tot 2025.

Om tot een overeenstemming te komen wat betreft de bereikbaarheid van de Tuinen van West en de daarvoor mogelijk te nemen infrastructurele maatregelen zijn, met de belanghebbende partijen (hieronder vallen meer partijen dan de partijen die dit convenant ondertekenen), telefonische interviews (in mei & juni 2017) en twee werksessies (14-06-2017 & …-...-2017) gehouden. De opgehaalde informatie is terug te lezen in de bijgevoegde bijlagen aan dit convenant:

- Bijlage 1: Gebiedsgericht Benutten Plus
- Bijlage 2: Beleidsdocumenten
- Bijlage 3: Omschrijving huidige situatie
- Bijlage 4: Ontwikkelingen
- Bijlage 5: Verkeersproblematiek
- Bijlage 6: Prioriteitenkaart
- Bijlage 7: Functiekaart

De 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)

Komen vanuit de opgehaalde informatie (zie bijlagen) het volgende overeen:

- Leefbaarheid:
  - De in bijlage 5 benoemde grenswaardes voor de wegen 'Ruys de Beerenbrouckstraat', 'J.M. den Uylstraat', 'Osdorperweg' en 'Tom Schreursweg' mogen niet overschreden worden. Bij een overschrijding dient er een andere aanrijroute voor Tuinen van West gerealiseerd te worden;
  - Op de N200 ter hoogte van gemeente Halfweg (grofweg tussen Osdorperweg en station Halfweg) geldt een maximumsnelheid van 50km/h. Er dienen ten alle tijden dusdanige maatregelen ingezet te worden dat motorvoertuigen deze maximumsnelheid niet overschrijden;
  - De VRI's op de kruisingen met de N200 net voorafgaand en voorlangs gemeente Halfweg creëren gezamenlijk een groene golf voor het doorgaande verkeer over de N200 en het bestemmingsverkeer voor gemeente Halfweg. Het is namelijk niet toegestaan dat er motorvoertuigen stilstaan (wachtrijen VRI's) op de N200 ter hoogte van gemeente Halfweg (grofweg tussen Osdorperweg en station Halfweg). Hierbij dient ook in acht genomen te worden dat de grenswaarde op de N200 ter hoogte van gemeente Halfweg, benoemd in bijlage 5, niet overschreden worden (Wettelijke normwaarde geluidsoverlast/luchtvervuiling);
- Veiligheid:
  - De inrichting van de kruising N200/Osdorperweg wordt onveilig ervaren door de weggebruiker. Met name de aansluiting van de Ventweg met de Osdorperweg;
  - Er heerst sociale onveiligheid binnen recreatiegebied Tuinen van West (hangjongeren, drugshandel, straatraces etc.). Tot 2025 dient deze sociale onveiligheid niet toe te nemen. Bij een verslechtering dienen er infrastructurele maatregelen genomen te worden om dit tegen te gaan;
- Doorstroming:
  - De rijtijd over de N200 tussen de A10 en de A9 (geografisch gezien) mag in de spits niet hoger zijn dan 1,5 keer de rijtijd van de restdag;
  - De intensiteit op de N200 zal over de tijd(shorizon tot 2025) een autonome groei en een groei naar aanleiding van de in bijlage 4 benoemde ontwikkelingen ondervinden. Als gevolg hiervan zal ook de rijtijd over de N200 tussen de A10 en de A9 (geografisch gezien) veranderen. Hierdoor is het niet mogelijk om de huidige rijtijd over dit traject als grenswaarde aan te houden. Wel kan de rijtijd zoals verwacht in 2025 (inclusief autonome groei en de in bijlage 4 benoemd ontwikkelingen) bij de huidige infrastructuur als uitgangwaarde worden gebruikt;
- Bereikbaarheid:
  - In 2025 dient de vindbaarheid voor de bezoekers van Tuinen van West te zijn verbeterd, middels (een) herkenbare aanrijroute(s) en duidelijke bewegwijzering;
  - De aanrijroute naar Tuinen van West binnen het studiegebied (zoals beschreven in Figuur 1) mag (binnen de tijdshorizon tot 2025) een maximale vertraging van 30 minuten (ten opzichte van de vrij rijtijd) hebben. Bij overschrijding dienen er maatregelen genomen te worden;
  - Woonhuizen en ondernemingen buiten recreatiegebied Tuinen van West, maar binnen het studiegebied (zoals beschreven in Figuur 1) dienen ten alle tijden bereikbaar te blijven. Hierbij mag de rijtijd in 2025 tussen deze woonhuizen/ondernemingen en een herkomst/bestemming binnen het studiegebied maximaal … keer zo lang zijn als de huidige rijtijd;
- Verkeersgeneratie:

Met opmerkingen [KE4]: Actie Rijkswaterstaat:
Wellicht dient hier nog een duidelijke grenswaarde voor bepaald te worden?

Met opmerkingen [KE5]: Actie gemeentes:
Juiste grenswaarde hieraan koppelen

Met opmerkingen [KE6]: Actie Allen:
Voor het genereren van het juiste overzicht van verkeersgeneratie binnen het studiegebied dienen onderstaande cijfers ingevuld te worden.

- Tuinen van West genereert in 2025 tijdens werkdagen … mvt/ etm op wegen binnen het studiegebied (zoals beschreven Figuur 1), waarvan …% tijdens de spits. Tijdens weekenddagen is dit … mvt/etm en tijdens grootschalige evenementen is dit mvt/etm;
- Sugar City genereert in 2025 tijdens werkdagen … mvt/etm op wegen binnen het studiegebied (zoals beschreven Figuur 1), waarvan …% tijdens de spits. Tijdens weekenddagen is dit … mvt/etm en tijdens grootschalige evenementen is dit mvt/etm;
- Recreatiegebied Spaarnwoude genereert in 2025 tijdens werkdagen … mvt/ etm op wegen binnen het studiegebied (zoals beschreven Figuur 1), waarvan …% tijdens de spits. Tijdens weekenddagen is dit … mvt/etm en tijdens grootschalige evenementen is dit mvt/etm;
- Grootschalige evenementen (festivals) binnenstad (die mogelijk naar locaties buiten de stad worden geplaatst genereren in 2025 … mvt/h tijdens de in- en uitstroom van het evenement;
- Polanenpark genereert in 2025 tijdens werkdagen … mvt/ etm op wegen binnen het studiegebied (zoals beschreven Figuur 1), waarvan …% tijdens de spits. Tijdens weekenddagen is dit … mvt/etm;
- Woning- en kantoorbouw projecten (zoals o.a. Sloterdijk, Haven-Stad en Zuid-As DOK) genereren in 2025 … mvt/ etm op wegen binnen het studiegebied (zoals beschreven Figuur 1), waarvan …% tijdens de spits. Tijdens weekenddagen is dit … mvt/etm;
- … etc.?

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, Algemene Bestuursdienst, 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 (…) D.D. Renenman, 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 …….

……

Bijlage 1 – 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).

“Benutten 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.

Bij het opstellen van een sturingsvisie, het eindproduct van het GGB+-project, wordt uitgegaan van vier aangrijpingspunten van benutten:

Aangrijpingspunt 1

Het wegennet 'op orde' brengen en dynamisch inrichten.
Het gaat hier om:

- het op orde brengen van kleine gebreken in de infrastructuur, vaak voortkomend uit oude ontwerpnormen of inrichtingseisen en veranderde functies van onderdelen in het netwerk;
- het aanbieden (zowel statisch als dynamisch) van aanvullende wegcapaciteit gedurende periodes van grote verkeersvraag (bijvoorbeeld een extra rijstrook of dynamische rijstrookindeling bij kruispunten);
- het veilig wegnemen van wegcapaciteit bij onder meer werk-in-uitvoering, incidenten en evenementen.

Bij gebiedsgericht benutten worden alleen kleine infrastructurele maatregelen (KIM) genomen. De grotere reconstructies van kruispunten en rotondes vallen buiten dit aangrijpingspunt. Deze zijn geen onderdeel van benutten, maar van bouwen, een van de andere pijlers uit de Nota Mobiliteit.

Aangrijpingspunt 2

Het wegennet met (dynamische) maatregelen uitrusten om de functies te realiseren. De ICT-laag over het asfalt omvat verkeersmanagementmiddelen die horen bij de functie van de weg of het knooppunt. Voorbeelden zijn het met behulp van (lokaal ingeregelde) verkeersregelinstallaties verdelen van de beschikbare kruispuntcapaciteit over de aansluitende wegvakken, een netwerkregeling om de doorstroming op een invalsweg te optimaliseren of het instellen van een dynamische snelheidslimiet, aangepast aan externe omstandigheden (zoals kritische emissieniveaus van schadelijke stoffen). Hoe minder goed aangrijpingspunt l kan worden gerealiseerd, hoe meer aanvullende ICT-voorzieningen nodig zijn om het gebruik van de infrastructuur conform de beleidsmatig gewenste functie te beïnvloeden of af te dwingen (aangrijpingspunten 3 en 4).

Aangrijpingspunt 3

De weggebruikers informeren, waarschuwen en adviseren. Uitgaande van de zelforganisatie van het verkeer worden de weggebruikers door het geven van informatie en adviezen via bijvoorbeeld een dynamisch route-informatiepaneel (DRIP) of een parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) zo veel mogelijk gestimuleerd om de infrastructuur conform de beleidsmatig gewenste functie te gebruiken. Ook wordt het verkeer bewust gemaakt van alternatieven (zoals het gebruik van P&R-voorzieningen) en gewaarschuwd over de verkeerssituatie verder op de route, met name bij niet-reguliere verkeerssituaties ten gevolge van incidenten, evenementen of wegwerkzaamheden.

Aangrijpingspunt 4

De weggebruikers sturen en geleiden. Wanneer de verkeerssituatie erom vraagt, kan de routekeuze van de weggebruiker indringender worden beïnvloed door middel van sturen of geleiden. Belangrijk bij deze manier van beïnvloeden is de netwerkbrede aanpak. Zodra echt ingrijpen noodzakelijk is, wordt met sturende of geleidende maatregelen volgens een vooraf bepaalde regelfilosofie de

beschikbare wegcapaciteit op wegsegmenten en trajecten verdeeld over de verkeersstromen. Belangrijkste doel is daarbij het voorkomen van het vastlopen van de verkeersafwikkeling op grote delen van het netwerk. Doordat binnen de gestelde belangen functies en prioriteiten zijn toegekend aan de onderdelen van het wegennet, is de regelruimte gecreëerd om een geleidelijke terugval in de totale netwerkprestatie te bewerkstelligen.

De aangrijpingspunten 1 en 2 richten 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 deze handleiding beschreven. Het resultaat van de GGB+-aanpak is alle strategische en tactische ingrediënten voor operationeel verkeersmanagement, dat aan de hand van bijvoorbeeld het handboek Regelscenario's verder geoperationaliseerd kan worden. De operationele inzet van maatregelen is een onderwerp dat op dit moment nog volop in ontwikkeling is.

Het proces

In het processchema Figuur 2 staan de stappen die voor een GGB+-studie worden doorlopen. De stappen in het schema komen overeen met de stappen uit het werkboek Gebiedsgericht Benutten, met als aanvullingen stap 4, waarin de functionele ordening wordt beschreven, stap 8 die ingaat op de regelaanpak voor de inzet van de maatregelen en stap 10 waarin wordt aangegeven hoe het basismateriaal uit voorgaande stappen kan worden aangepast voor niet-reguliere situaties. Doordat de GGB+-aanpak naadloos aansluit op de 'oude' GGB-aanpak, zijn de resultaten van eerdere studies nog prima bruikbaar om ingepast te worden in een GGB+-studie.

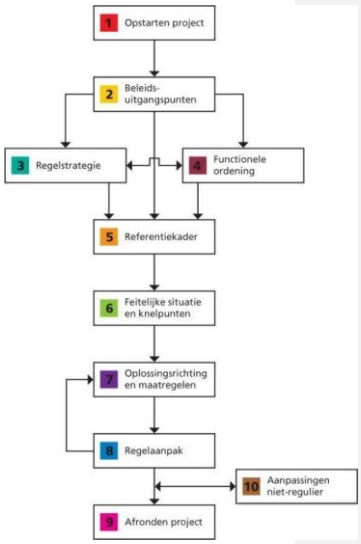
De nieuwe, uitgebreide methodiek Gebiedsgericht Benutten Plus bestaat uit tien stappen. Per stap wordt uitgelegd wat het doel is, hoe de stap in een GGB+-studie wordt uitgewerkt en welke onderdelen uit de vorige stappen nodig zijn. De nieuwe stappen (4, 8 en 10) worden uitvoerig beschreven en vanzelfsprekend zijn – waar nodig – de andere stappen aangepast vanwege de uitbreiding van de methodiek. Elke uitwerking van een stap wordt ondersteund met voorbeelden uit de praktijk en een fictieve case.

<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.



Figuur 2: Schema GGB+-methodiek

- 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."

Bijlage 2 – Beleidsdocumenten

Deze bijlage bevat een opsomming van de beleidsdocumenten die ter ondersteuning van het doorlopen GGB+ proces hebben gediend. Daarnaast benoemd 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) *(Stads-/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 [KE7]: 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 deze documenten genoemde zaken in relatie tot het gebied (zoals gedefinieerd in Figuur 1, pagina 2) 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 (cq. de reistijd) moet daartoe toereikend zijn;
- Doorgaand verkeer zo veel mogelijk over A-wegen leiden. Dit volgt de principes van een duurzaam veilige inrichting van het wegennet. Afname van verkeer op de N200 is derhalve welkom, en daarmee afname van de hinder door het verkeer door Halfweg;
- Gebied Tuinen van West: uitbouwen recreatie-/stadslandbouwgebied;
- Prioriteitenkaart uit de Netwerkvisie 2020 Noord-Holland: Deze kaart is opgenomen in bijlage 6 en uitgebreid met een aantal extra prioriteiten voor het onderliggend wegennet.

Bijlage 3 – Omschrijving huidige situatie

Deze bijlage geeft een omschrijving van de huidige situatie binnen het studiegebied (zoals gedefinieerd in Figuur 1, pagina 2).

Beschrijving huidige situatie

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

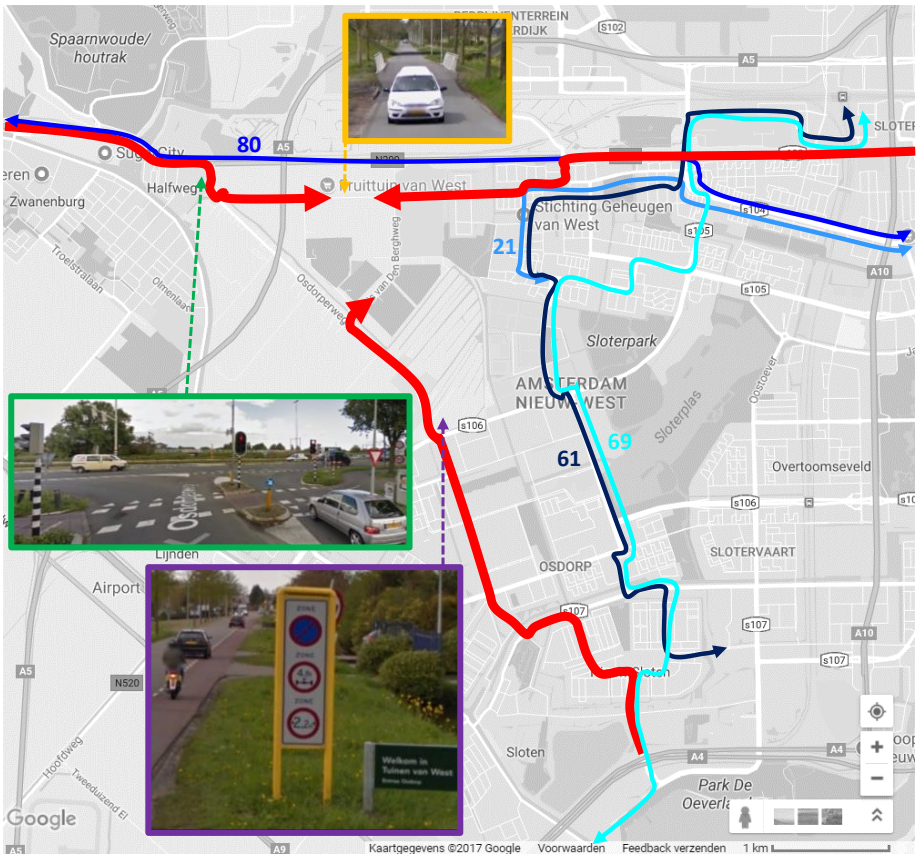
- Voor het autoverkeer is er onderscheid tussen i) de spitsen, ii) het reguliere overdagverkeer en het 'normale' weekendverkeer en iii) de evenementen.
  i. <u>De Spitsen:</u>
  Voornamelijk in de avondspits is het druk. In globale zin is er sprake van een 'getrapte' verdeling van verkeer: bij vertragingen 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 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 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, inclusief 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 betreft 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:
  - Snelheid remmende maatregelen en spitssluiting Osdorperweg, tevens aslast- en breedtebeperking (4,8T, 2,2m), zie paars omrande afbeelding in Figuur 3;
  - Krappe inrichting kruising N200/Osdorperweg (subjectief onveilig), zie groen omrande afbeelding in Figuur 3;
- Andere modaliteiten dan auto:

- Per fiets is het recreatiegebied te bereiken, zij het via smalle wegen zonder fietsvoorziening, zie geel omrande afbeelding in Figuur 3;

- Er lopen meerdere buslijnen door de omgeving, maar er zijn geen bushaltes binnen Tuinen van West, zie blauwe lijnen in Figuur 3 (het getal bij de lijn geeft nr. van de buslijn weer):
  - 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. In de afgelopen jaren is het verzorgingsniveau afgenomen, wat de vorming van een bewonersgroep getriggerd heeft, ijverend voor OV en inmiddels ook breder dan alleen OV;
  - Voor evenementen worden ad hoc busdiensten, shuttles ingezet.



Figuur 3: Elementen huidige situatie binnen studiegebied

Bijlage 4 – Ontwikkelingen

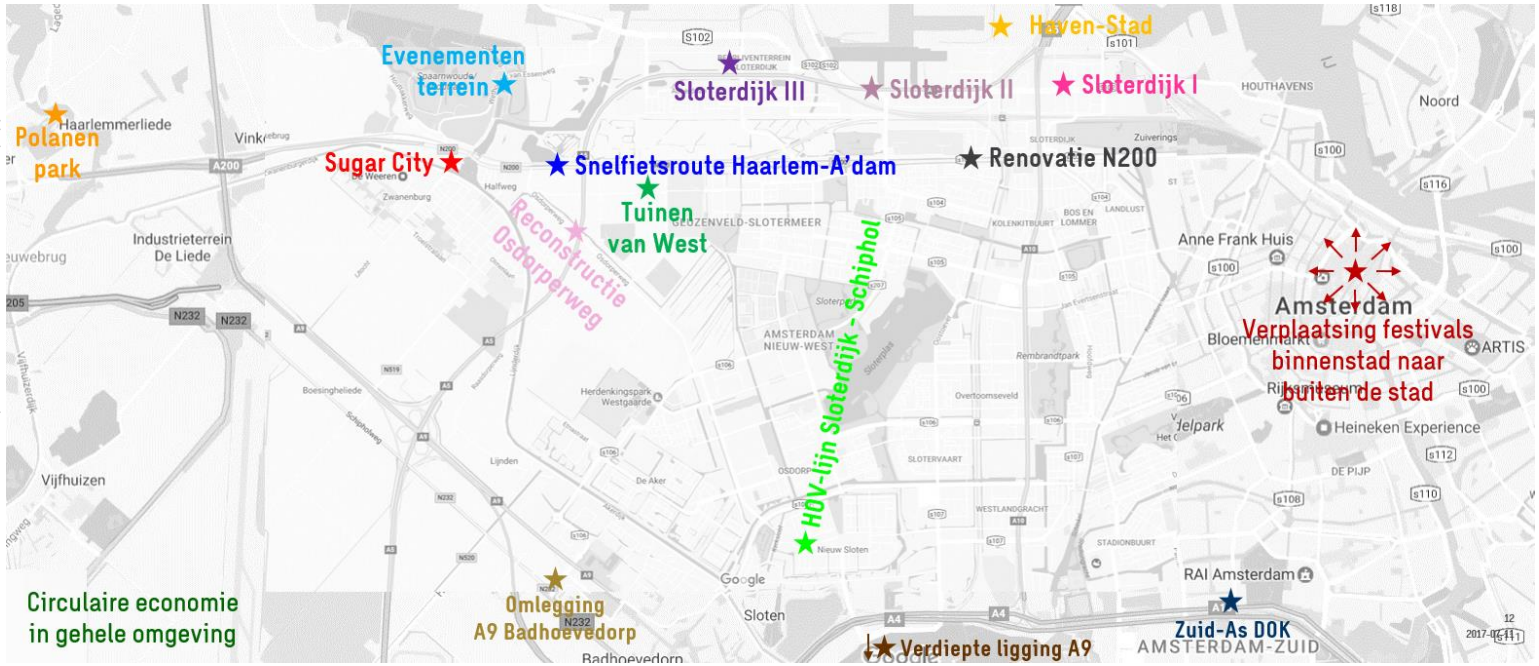
Deze bijlage bevat een omschrijving van de ontwikkelingen tot 2025 in de omgeving van Amsterdam. Er is ook een kaart bijgevoegd waar de locaties van deze ontwikkelingen wordt weergegeven (zie Figuur 4).

Ontwikkelingen tot 2025

Richting de toekomst (2025) 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):
    - 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. Door de extra gecreëerde capaciteit zal sluipverkeer over het onderliggend wegennet bij incidenten/wegwerkzaamheden A9 (tussen Badhoevedorp en Haarlem) waarschijnlijk afnemen;
  - 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 deze website;
- Binnen studiegebied (zoals gedefinieerd in Figuur 1, pagina 2):
  - Autonome groei: Bij doorgaande verstedelijking komt dit gebied steeds meer 'in' de stad te liggen;
  - Evenementen nemen, cf. ambitie toe in aantal en omvang;
  - Ontwikkeling Tuinen van West:
    - Steeds meer ondernemers vestigen zich binnen 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. Ook aandacht voor de snelfietsroute Haarlem-Amsterdam;
  - Reconstructie Osdorperweg:
    - De huidige verkeersdrukte, het rijgedrag en de beperkte breedte leidt 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 dit document;
  - HOV-lijn Schiphol – Sloterdijk, zie ook deze website.

[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.



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

Bijlage 5 – Verkeersproblematiek

Deze bijlage bevat een omschrijving van de verkeersproblematiek binnen het studiegebied (zoals gedefinieerd in Figuur 1, pagina 2), gebaseerd op de benoemde ontwikkelingen uit bijlage 4.

Concretisering verkeersproblematiek

Met opmerkingen [KE8]: 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 eventueel mogelijk om nog aspecten toe te voegen.

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 intensiteit is, ii) welke intensiteit in 2025 verwacht wordt volgens het VMA (VerkeersModel Amsterdam) en ii) welke (nog) acceptabel geacht wordt (grenswaarde). Hiermee geeft de grenswaarde aan vanaf welke waarden naar oplossingen gezocht moet worden (grenswaarden in GGB-terminologie), maar ook waar nog 'ruimte' zit (ofwel wisselgeld om 'de pijn anders te verdelen').

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 spitsen (OS: 7:00-9:00h, AS 16:00-18:00h) en normale etmalen (evenementen zijn dus niet meegenomen).

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

- **Leefbaarheid:**
  - Route (naar Tuinen van West) door woonwijk Geuzenveld-Slotermeer, via Willem Schermhoornstraat, 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;
      - VMA (2025): 400 mvt/h (OS), 400 mvt/h (AS);
      - Grenswaarde (2025): 6000 mvt/etm (10% in de spits[2] =);
        600 mvt/h (OS), 600 mvt/h(AS);
    - Intensiteit J.M. den Uylstraat:
      - Huidige situatie: … mvt/h;
      - VMA (2025): 300 mvt/h (OS), 200 mvt/h (AS);
      - Grenswaarde (2025): 4.000 mvt/etm (10% in de spits[3] =);
        400 mvt/h (OS), 400 mvt/h (AS);
  - Route (naar Tuinen van West) via Osdorperweg en Tom Schreursweg:



    - Intensiteit Osdorperweg:

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

- Huidige situatie: 1.500 mvt/h in spits;
- VMA (2025): 500 mvt/h (OS), 700 mvt/h (AS);
- Grenswaarde (2025): 600 mvt/h;

▪ Wachtrijvorming Osdorperweg (voor N200);
- Huidige situatie: …. m;
- Grenswaarde (2025): 850 m (staart t.h.v. Raasdorperweg/viaduct A5);

▪ Snelheid Osdorperweg:
- Grenswaarde (2025): 50 km/h tussen N200 en Joris van den Berghweg;
  30 km/h tussen Joris van den Berghweg en S106;

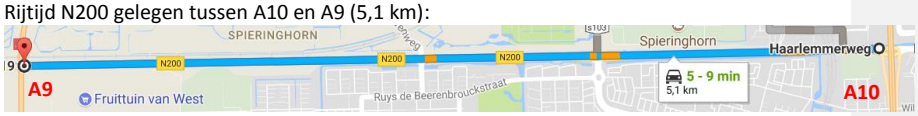
▪ Intensiteit Tom Schreursweg:
- Huidige situatie: … mvt/h;
- VMA (2025)[4]: 200 mvt/h (OS), 200 mvt/h (AS);
- Grenswaarde: 4.000 mvt/etm (10% in de spits[5] =);
  400 mvt/h (OS), 400 mvt/h (AS);

○ N200 ter hoogte van gemeente Halfweg:

▪ Snelheid:
- Streefwaarde min. snelheid: 35 km/h[6];
- Grenswaarde max. snelheid: 50 km/h;

▪ Intensiteit:
- Huidige situatie: 2.500 mvt/h;
- VMA (2025): 33.000 mvt/etm;
  400 mvt/h (OS), 3.900 mvt/h (AS);
- Grenswaarde (2025): 1.200 mvt/h[7];

- **Veiligheid:**
  - Verkeer[8]:
    - Snelheid;
    - Inrichting kruispunt N200/Osdorperweg (met ventweg);
    - Auto en fietsverkeer Osdorperweg, Tom Schreursweg en Geuzenveld;
  - Sociaal:
    - Hangjongeren, drugsoverlast, straatraces etc. binnen recreatiegebied Tuinen van West:
      - Grenswaarde (2025): …?;
- **Doorstroming:**
  - Rijtijd N200 gelegen tussen A10 en A9 (5,1 km):



    - Huidige situatie (Google Maps)[9]: 5-9 min (OS), 5-9 min (AS);
      5 min (restdag);
    - Grenswaarde (2025): ..??[10];
  - Snelheid N200 gelegen tussen de A9 en de A10, afgezien van gemeente Halfweg:

Met opmerkingen [KE9]: Actie gemeente Amsterdam:
Het lijkt of het VMA het 'sluipverkeer' niet beschrijft. Henk, wat is de bron voor de 1.500 mvt/h? Tellingen? Verslag van de bewonersavond noemt 6.000/etm

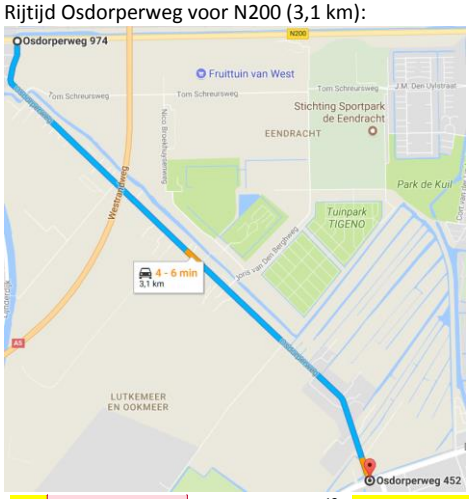
Met opmerkingen [KE10]: Actie Rijkswaterstaat:
Criteria voor waarden van de overdag te halen rijtijd zijn niet beschikbaar. (Het SVIR-/NoMo-beleid doet alleen uitspraken over de verhouding spits/dal).

Momenteel zijn rijtijden uit google ingevoerd.

Met opmerkingen [KE11]: Actie Rijkswaterstaat:
Zie Voetnoot: Autonoom kunnen we niet tegenhouden, dus welke waarde is hier realistisch?

[4] NB: exclusief evenementen
[5] Onderbouwing grenswaarde: CROW/praktijkwaarde
[6] Bron: Netwerkvisie Noord-Holland 2020, per saldo beter
[7] cf. Wettelijke normwaarden geluidsoverlast en luchtvervuling
[8] Deze aspecten zijn niet goed te kwantificeren.
[9] In de spit maximaal 1,5 * rijtijd restdag
[10] Doorstroming/rijtijd mag niet verslechteren t.o.v. …. (referentie 2025? → Zie opmerking)

- Streefwaarde min. snelheid: 67 km/h[11];
- Rijtijd Osdorperweg voor N200 (3,1 km):



- Huidige situatie (Google Maps)[12]: 4-6 min (OS); 5-6 min (AS); 5 min (restdag); … min;
- Grenswaarde (2025):

Met opmerkingen [KE12]: Actie Rijkswaterstaat:
Criteria voor waarden van de overdag te halen rijtijd zijn niet beschikbaar. (Het SVIR-/NoMo-beleid doet alleen uitspraken over de verhouding spits/dal).

Momenteel zijn rijtijden uit google ingevoerd.

- **Bereikbaarheid:**
  - Vindbaarheid/herkenbaarheid/zichtbaarheid (voor nieuwe bezoekers):
    - Ontsluiting via herkenbare route(s) en niet door een woonwijk;
    - Bewegwijzering:
      - Huidige situatie:
        - Bij kruising Osdorperweg/Tom Schreursweg;
        - Bij kruising S106/Osdorperweg;
      - Grenswaarde (2025): Bewegwijzering vanaf N200;
  - Bereikbaarheid woonhuizen en onderneming net buiten Tuinen van West:
    - Huidige situatie: Bereikbaar via Osdorperweg;
    - Grenswaarde (2025): Wanneer de infrastructuur zal wijzigen is een klein beetje omrijden oké.

Met opmerkingen [KE13]: 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.

Evenementensituaties

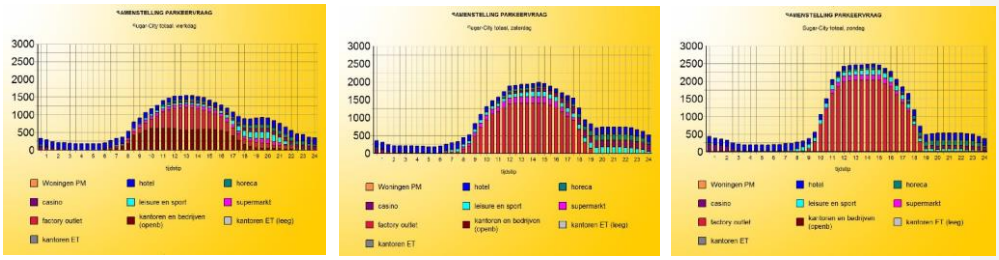
In evenementensituaties rijdt er veel extra verkeer naar het gebied en door het gebied (het gebied, zoals gedefinieerd in Figuur 1, pagina 2), zowel voor evenementen in Spaarnwoude Houtrak, Sugar City als Tuinen van West. Het algemene beeld van de verkeerssituatie tijdens de in- en uitstroom van georganiseerd evenementen is dat de wegen vol staan, waarbij elkaar passeren niet heel makkelijk is. Hierbij moet ook bedacht worden dat het aanrijden voor hulpdiensten moeilijker wordt: zij moeten voldoen aan norm-aanrijdtijden.

Een doorkijk naar de toekomst (2025) leert dat er een mogelijkheid is dat de gemeente Amsterdam besluit om grootschalige evenementen die momenteel in de binnenstad plaatsvinden zal verplaatsen

[11] Bron: Netwerkvisie Noord-Holland 2020, per saldo beter
[12] In de spit maximaal 1,5 * rijtijd restdag

naar locaties buiten het centrum. De recreatieterreinen van Tuinen van West, Sugar City en Spaarnwoude komen daarbij in aanmerking als 'locaties buiten het centrum'.

- **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);
  - Intensiteit (grootschalige evenementen)
    - Huidige situatie (tot max. 2.500 bezoekers): … mvt/h (instroom), mvt/h (uistroom);
    - Ontwikkelingen (tot 2025) → 2 mogelijkheden:
      - 2 evenementen per jaar met +/- 20.000 bezoekers: … mvt/h (instroom), mvt/h (uistroom);
      - 4 evenementen per jaar met +/- 5.000 bezoekers: … mvt/h (instroom), mvt/h (uistroom);
  - Rijtijden aanrijroutes Tuinen van West:
    - Huidige situatie: … min;
    - Grenswaarde (2025): max. 30 min vertraging;
  - Er zijn afspraken gemaakt over de in- en uitstroomtijden van de grootschalige evenementen in recreatiegebied Tuinen van West: Niet gedurende de spits;
- **Sugar City:**
  - Intensiteit reguliere dagen:
    - Huidige situatie: … mvt/etm;
      … mvt/h (OS), … mvt/h (AS);
    - 2025: … mvt/etm;
      … mvt/h (OS), … mvt/h (AS);
  - Intensiteit (grootschalige) evenementen:
    - Huidige situatie: … mvt/h (instroom), mvt/h (uistroom);
    - 2025: … mvt/h (instroom), mvt/h (uistroom);
  - 1500 – 1800 parkeerplaatsen. Zie in onderstaande figuren de parkeervraag op een werkdag, zaterdag en zondag[13]:



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

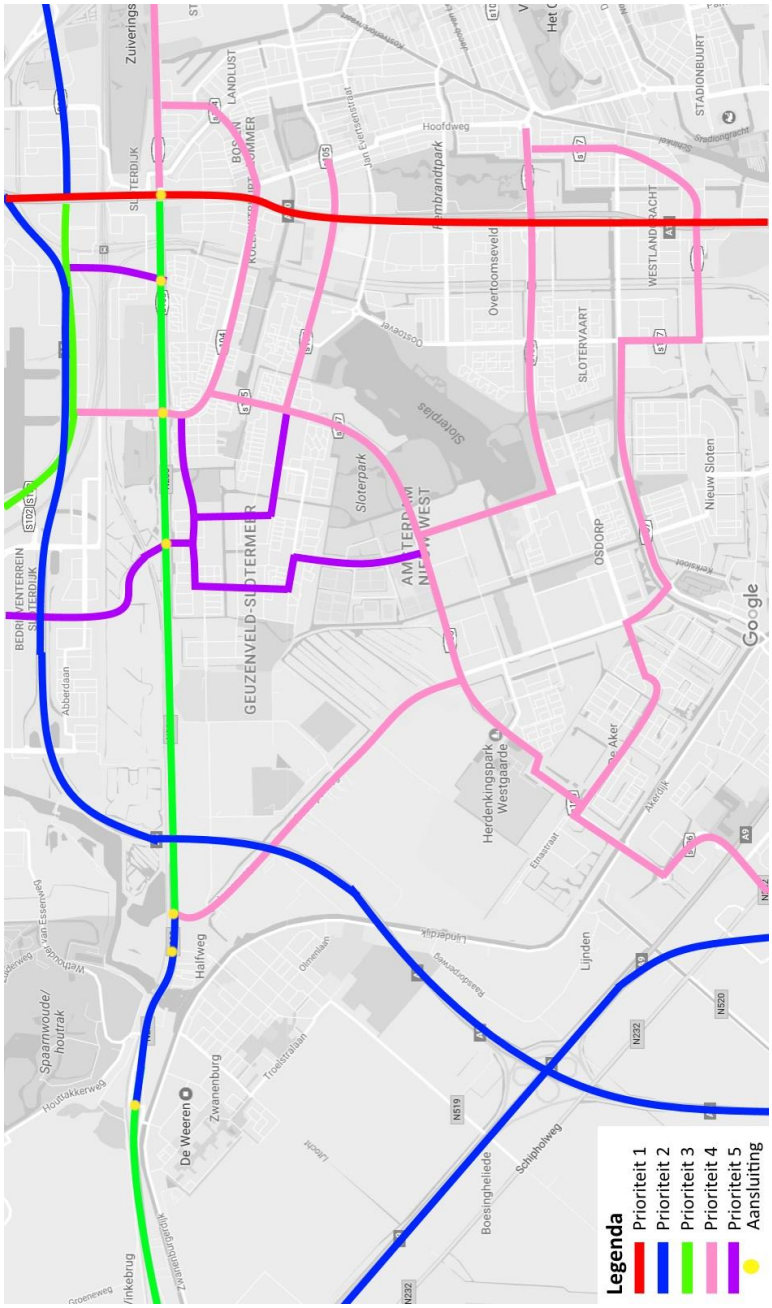
Met opmerkingen [KE14]: Actie gemeente Amsterdam:
Staan deze afspraken ergens in een document vastgelegd?

Met opmerkingen [KE15]: 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).

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

Bijlage 6 – Prioriteitenkaart

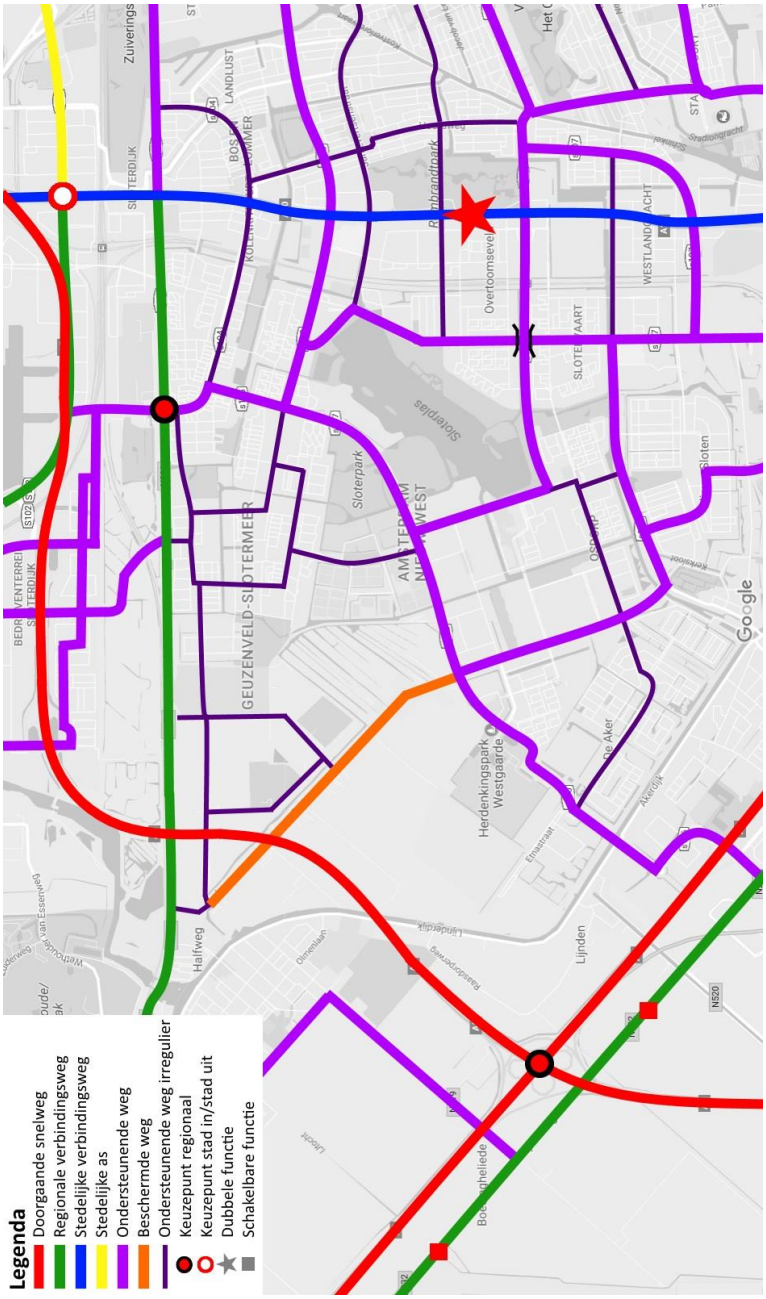
Deze bijlage bevat de prioriteitenkaart zoals opgenomen in de 'Netwerkvisie 2020 Noord-Holland', met een aanvulling van prioriteit 4 en 5 wegen. [Aanvullingen/aanpassingen/verbeteringen zijn welkom]



Figuur 5: Prioriteitenkaart studiegebied

Bijlage 7 – Functiekaart

Deze bijlage bevat de functiekaart zoals opgenomen in het 'CROW handboek Verkeersmanagement – Gebiedsgericht Benutten Plus', aangevuld met de opgehaalde informatie uit de telefonisch interviews en werksessie 1 van 14-06-2017. Een toelichting op de benoemde functies in de functiekaart is weergegeven op de volgende pagina. [Aanvullingen/aanpassingen/verbeteringen zijn welkom]



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.