Bereikbaarheid Tuinen van West

Projectnummer: 354559
Referen ienummer: 20190326 - Rapport Bereikbaarheid Tuinen van West (concept)
Datum: 26-03-2019

Bereikbaarheid Tuinen van West

Gebiedsbrede analyse

CONCEPT

Concept

Opdrachtgever:
Gemeente Amsterdam

Sweco
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt

T +31 88 811 66 00
www.sweco nl

Sweco Nederland B.V.
De Bilt
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Verantwoording

Titel	Bereikbaarheid Tuinen van West
Subtitel	Gebiedsbrede analyse
Projectnummer	354559
Referentienummer	20190326 - Rapport Bereikbaarheid Tuinen van West (concept)
Revisie	C4
Datum	26-03-2019
Auteur(s)	[redacted]
E-mailadres	[redacted]
Gecontroleerd door	[redacted]
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	[redacted]
Paraaf goedgekeurd	

CONCEPT

Inhoudsopgave

1 Inleiding en achtergrond 5
1.1 Ontwikkeling Tuinen van West 5
1.2 Bereikbaarheid: ambities en problemen 5
1.3 Focus van de analyse 6
1.4 Proces en betrokken partijen 6
1.5 Het beschouwde gebied en ontwikkelingen 7
2 Afwegingskader 8
3 Beschrijving situatie 9
3.1 Bedrijvigheid in Tuinen van West 9
3.2 Ontsluiting/toegankelijkheid Tuinen van West 9
3.2.1 Beschrijving situatie 9
3.2.2 Kwaliteitscriteria 10
3.2.3 Beoordeling situatie 10
3.3 Bereikbaarheid Tuinen van West 11
3.3.1 Kwaliteitscriteria 11
3.3.2 Beoordeling situatie 11
3.4 Vestigingsklimaat 11
3.4.1 Kwaliteitscriteria 12
3.4.2 Beoordeling situatie 12
3.5 Bereikbaarheid overige gebieden/locaties 12
3.5.1 Kwaliteitscriteria 13
3.5.2 Beoordeling situatie 13
3.6 Afwikkeling autoverkeer 13
3.6.1 Kwaliteitscriteria 13
3.6.2 Beoordeling situatie 14
3.7 Verkeersveiligheid 14
3.7.1 Kwaliteitscriteria 14
3.7.2 Beschrijving en beoordeling situatie 14
3.8 Leefbaarheid 15
3.8.1 Kwaliteitscriteria 15
3.8.2 Beschrijving en beoordeling situatie 15
4 Kansrijke oplossingsrichtingen 16
4.1 Het principe van mobiliteitsmaatregelen 16
4.1.1 Maatregelen auto-infrastructuur 16
4.1.2 Maatregelen beïnvloeding mobiliteitsgedrag 16
4.2 Inzichten uit de verkennende verkeersberekeningen 17
4.3 Verdere overwegingen 17

CONCEPT

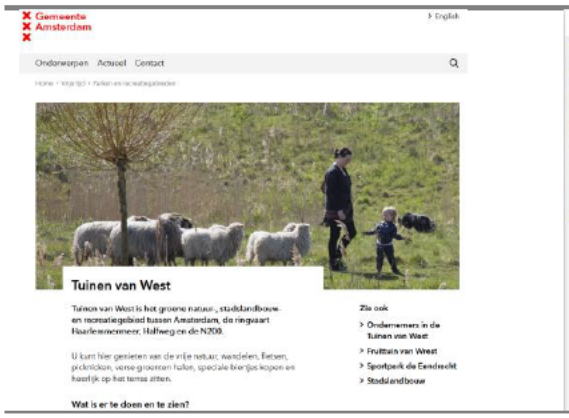
4.4 Oplossingsrichtingen 18
4.4.1 Geen nieuwe aansluiting op de N200 voor de Tuinen van West 19
4.4.2 Aanpassing karakter N200 en nieuwe aansluiting Tuinen van West op de N200 20
4.4.3 Nieuwe aansluiting Tuinen van West zonder aanpassing karakter N200 21
4.5 De oplossingsvarianten naast elkaar afgewogen 22
5 Conclusies en vervolg 23
Bijlage 1 – (Beleids)documenten 24
Bijlage 2 – Ontwikkelingen richting toekomst 26
Bijlage 3 – Verkeerskundige analyses 28

CONCEPT

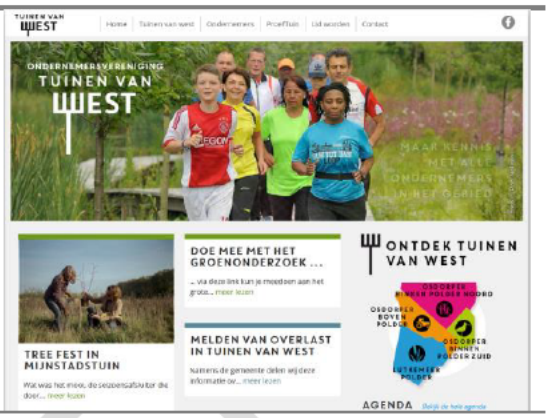
1 Inleiding en achtergrond

1.1 Ontwikkeling Tuinen van West

Aan de westkant van Amsterdam vormt de gemeente vier polders om tot een groen recreatie- en stadslandbouwgebied: Tuinen van West. Een laatste hand wordt gelegd aan de inrichting van de openbare ruimte, ondernemers vestigen zich en het gebied wordt steeds beter ontdekt door bewoners van Amsterdam en omstreken.



https://www.amsterdam.nl/toerisme-vrije-tijd/parken/tuinen-west/



https://tuinenvanwest.info/

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, zowel voor reguliere bezoekers als voor de logistiek van de gevestigde bedrijven en voor grotere bezoekersaantallen in het geval van toenemende recreatiedruk en toenemende omvang van evenementen etc.

1.2 Bereikbaarheid: ambities en problemen

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 (Geuzenveld en Osdorp) actuele problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Ook zijn er zorgen voor de toekomst.

Als oorzaak voor ervaren problemen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid wordt gewezen naar de hoeveelheid oneigenlijk doorgaand verkeer: door de wijk Geuzenveld gerelateerd aan de Tuinen van West en over de Osdorperweg verkeer dat uitwijkt als gevolg van problemen op het hoofdwegennet.
Wat betreft doorstroming gaat het qua problemen om file- en wachtrijvorming op het onderliggende wegennet en op de N200.

Het voorliggende document geeft een gebiedsbrede, samenhangende beschouwing van deze problematiek en gaat in op oplossingsrichtingen. Daarbij hanteren we een afwegingskader met de indicatoren ontsluiting, bereikbaarheid, vestigingsklimaat, afwikkeling autoverkeer, leefbaarheid, verkeersveiligheid.

Het studiegebied van deze analyse strekt zich globaal uit tussen de snelwegen A4, A9, A10 en het havengebied (zie ook Figuur 1). De N200, een weg in beheer van het Rijk, heeft daarbij een rol in het regionale en in het hoofdwegennet.

CONCEPT

1.3 Focus van de analyse

In hoofdlijn gaat het om het vertalen van naar (een) kansrijke oplossing(en) op het gebied van ruimtelijke economie, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid (elk met eigen doelen, mogelijkheden en randvoorwaarden).

Concreet voor dit gebied:

- Ruimtelijke ambities
- Ruimtelijke randvoorwaarden
- Bedrijfseconomische ambities en condities
- Infrastructurele visies, mogelijkheden en beperkingen
- Randvoorwaarden ten aanzien van leefbaarheid en veiligheid

Een belangrijk aspect betreft het autoverkeer. Hiervoor is er qua soorten verkeer onderscheid te maken naar perioden van de dag en dagen van de week:

i. Verkeer in de spitsen:
   Voornamelijk in de avondspits is het druk. Vertragingen op het hoofdwegennet zorgen onder andere voor verdringing naar de N200 en de Osdorperweg.[1]

ii. Regulier overdagverkeer en 'normaal' weekendverkeer:
   Onder andere ook speciale attractiepunten, zoals o.a. Sugar City en Tuinen van West, met variërende verkeersaantrekking (dagelijks publiek);

iii. Evenementenverkeer:
   Georganiseerde (grootschalige) evenementen op locaties als Sugar City, Tuinen van West en Spaarnwoude.

Zie Bijlage 2 voor een uitgebreidere beschrijving van de verkeerssituatie.

De focus voor (het verbeteren van) de bereikbaarheid/ontsluiting van Tuinen van West, en daarmee deze analyse, ligt bij het *reguliere overdagverkeer*. Het beschouwen van de spitsen is vooral belangrijk voor de gebiedsoverstijgende functie van het netwerk. Daarnaast gaan we in op de bereikbaarheid van in het gebied georganiseerde evenementen. Oplossingen voor de ene bovengenoemde soort verkeer hebben vaak ook effecten voor de andere soorten verkeer; dat kunnen gewenste effecten zijn, maar ook ongewenste: alertheid op dit laatste is dus geboden.

1.4 Proces en betrokken partijen

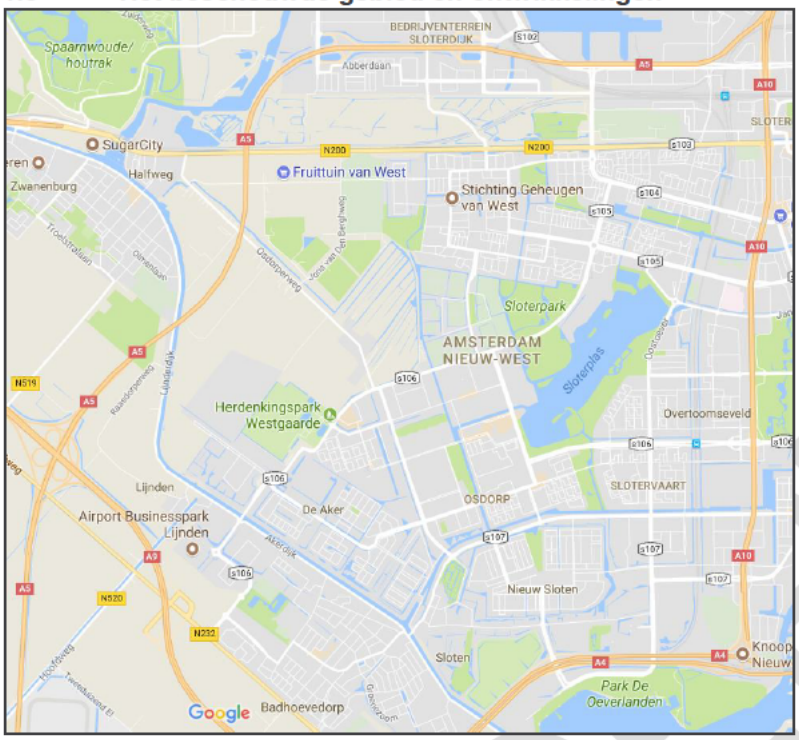
Bereikbaarheid staat niet op zichzelf. Afstemming is nodig tussen de verschillende partijen in het beschouwde gebied, zodat een integrale afweging van belangen en randvoorwaarden kan plaatsvinden en daardoor oplossingen en maatregelen ter verbetering op draagvlak en voortgang kunnen rekenen. Voorliggend document is bedoeld om overzicht te bieden en een gedeeld en gedragen beeld te schetsen, als input voor gezamenlijke besluitvorming.

Om de locatiespecifieke bereikbaarheids- en doorstromingsaspecten te onderzoeken, analyseren en onderbouwen, zijn elementen van de procesmethodiek Gebiedsgericht Benutten (GGB) gehanteerd. Daarbij is ook een verkeersmodel voor het toekomstjaar 2025 als instrument gehanteerd. Als input voor de analyse zijn tevens gesprekken gevoerd met de betrokken partijen, ook zijn in 2017 en 2018 gesprekken gevoerd met (een vertegenwoordiging van) de bewoners van het gebied.

[1] Momenteel (2018/2019) worden deze effecten versterkt door de doorstromingsproblemen die het gevolg zijn van de verkeersmaatregelen rond de waterleidingswerkzaamheden op de N200.

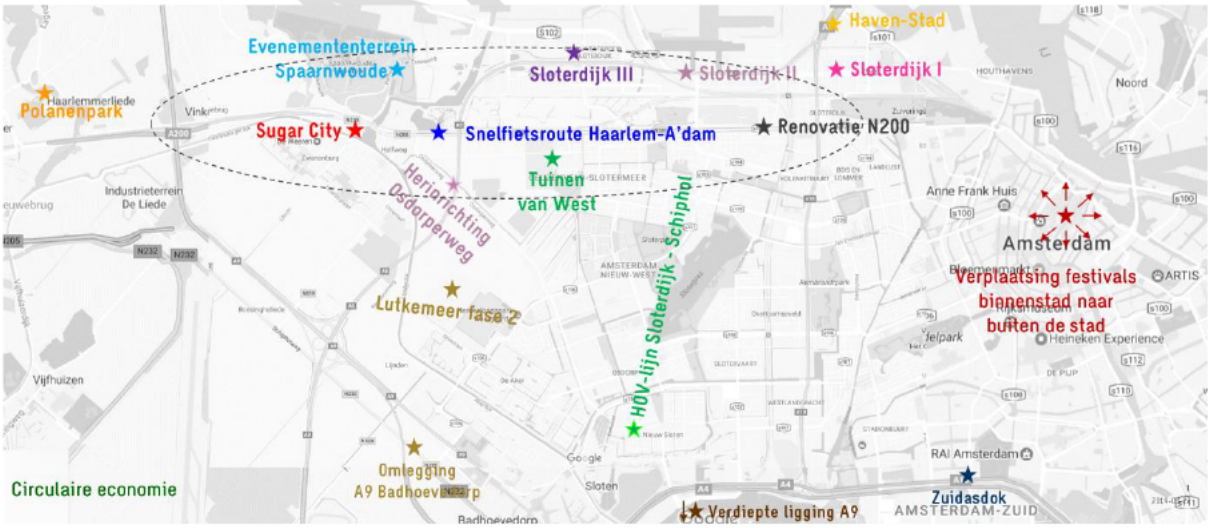
CONCEPT

1.5 Het beschouwde gebied en ontwikkelingen



Figuur 1: Studiegebied (Bron: Google Maps)

In en om dit gebied worden in de periode tot 2025 een aantal ontwikkelingen voorzien. Onderstaand kaartbeeld geeft een overzicht hiervan. Een nadere toelichting van geschiedenis en toekomst is opgenomen in Bijlage 2.



Figuur 2: Ontwikkelingen tot 2025 in omgeving Amsterdam Nieuw-West

CONCEPT

2 Afwegingskader

We hanteren de volgende indicatoren of thema's om de problematiek te analyseren en daarna de oplossingen te genereren:

- **Ontsluiting/toegankelijkheid gebied**
  - Weginrichting, netwerk

- **Bereikbaarheid van Tuinen van West**

Beide zijn primair belangrijk voor het **vestigingskwaliteit** voor ondernemers:
- Aan de 'achterkant': toeleveranciers, dienstverleners
- Aan de 'voorkant': klanten, gasten.

Onderstaande indicatoren zijn primair belangrijk voor de overheid.

- **Bereikbaarheid overige gebieden**
  - Bedrijventerrein
  - Recreatie-/sportlocaties
  - Winkelcentra
  - Horeca

- **Afwikkeling autoverkeer**
  - Op de N200
  - In de wijken

- **Verkeersveiligheid**
  - Ongevallen
  - Bijna-ongevallen
  - Subjectieve onveiligheid
  - Wegcategorisering

- **Leefbaarheid (woonwijken)**
  - Geluidhinder
  - Luchtkwaliteit
  - Sluipverkeer
  - Parkeren

- **Kosten van eventuele aanpassingen**

In dit afwegingskader komt verkeer op meerdere plekken naar voren: als gewenst en bedoeld verkeer, als ongewenst/oneigenlijk verkeer en als bron van hinder. Kortom: als lusten, als lasten en als hinder.

De waardering op elk van deze indicatoren beschrijven we in het volgende hoofdstuk, waarbij we zo mogelijk concreet per indicator de criteria aangeven: 'wanneer is het goed (genoeg)?', 'wanneer geldt het als probleem/knelpunt?'

CONCEPT

3 Beschrijving situatie

De navolgende paragrafen beschouwen de situatie aan de hand van het afwegingskader.

3.1 Bedrijvigheid in Tuinen van West

Alle kavels hebben hun bestemmingen, dan wel zijn in erfpacht uitgegeven. De nieuwe activiteiten zitten aan de Tom Scheursweg, de 'centrale as' van de Tuinen van West. De oude activiteiten aan de Osdorperweg. Ook in het zuidelijke deel van Tuinen van West (ten zuiden van de Osdorperweg) is sprake van ontwikkelingen. Lutkemeer Fase 2: [redacted]

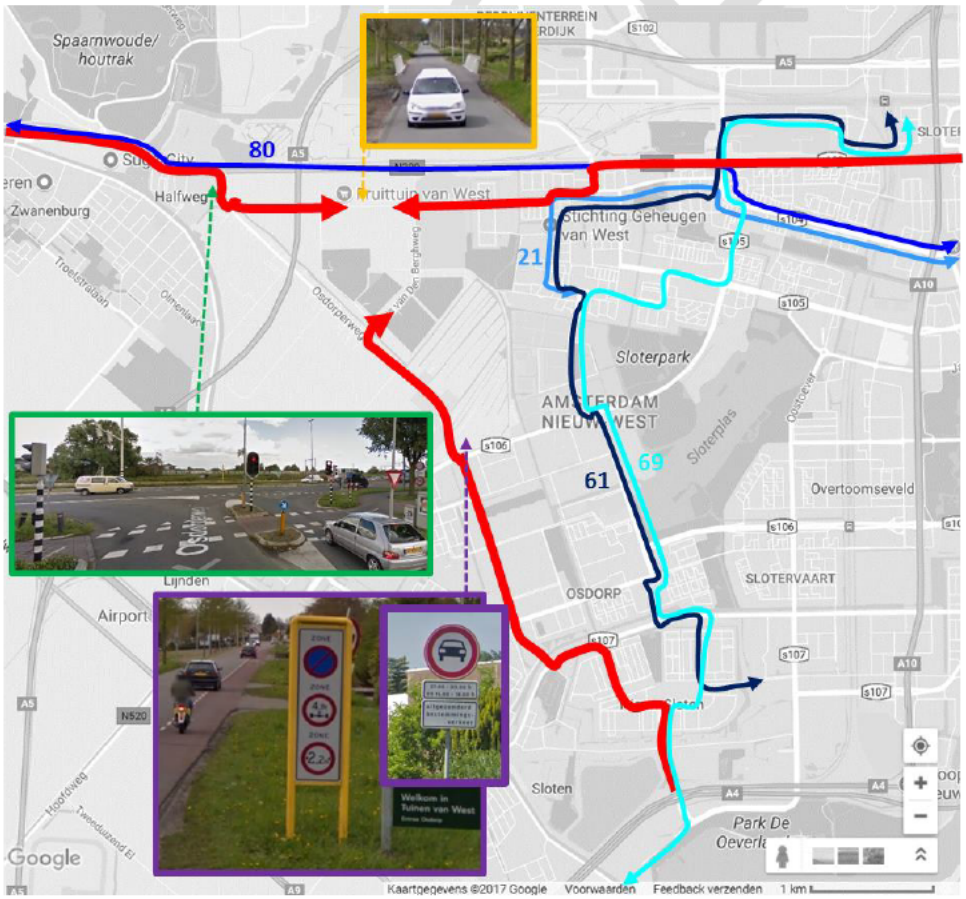
3.2 Ontsluiting/toegankelijkheid Tuinen van West

3.2.1 Beschrijving situatie

Het verkeer naar de Tuinen van West betreft personeel, toeleveranciers en bezoekers van de verschillende, diverse activiteiten (o.a. 'stadslandbouw', sport, recreatie (hotel, B&B, lodges, campings) en horeca). Dit betreft over het algemeen verkeersstromen (auto, fiets, enig openbaar vervoer (bussen)) van beperkte omvang. Bij eventuele evenementen is er een sterkere toestroom.

Huidige projecten op het gebied van de infrastructuur in het gebied zijn:

- herinrichting Osdorperweg, realisatie op korte termijn (na de werkzaamheden aan de N200 (Haarlemmerweg);
- onderzoek verbeteren Tom Schreursweg.



Figuur 3: Auto-ontsluiting en busverbindingen, huidige situatie.

- De ontsluiting van de Tuinen van West voor de *auto* is momenteel:
  - Via routes door woonwijken Geuzenveld en Osdorp, de rode pijlen in Figuur 3;
  - Via smalle wegen: Osdorperweg, Tom Schreursweg (geel omrand in Figuur 3);

  Enkele kenmerken van de auto-infrastructuur nabij Tuinen van West zijn:
  - Snelheidsremmende maatregelen en via bebording voor de Osdorperweg ook spitssluiting Osdorperweg en aslast- en breedtebeperking (4,8T, 2,2m), (paars omrande afbeelding in Figuur 3). Op korte termijn zal de Osdorperweg heringericht worden.
  - Krappe inrichting van het kruispunt N200/Osdorperweg, groen omrand in Figuur 3.
- Per *fiets* zijn de Tuinen van West onder andere te bereiken via de snelfietsroute langs de N200 (de 'F200') en de hierboven genoemde smalle wegen; deze laatste kennen veelal geen aparte fietsvoorziening;
- Er zijn meerdere *buslijnen*, blauwe lijnen in Figuur 3, die echter niet halteren in/bij de Tuinen van West;
- Voor evenementen worden ad hoc busdiensten/shuttles ingezet door de evenementenorganisaties. Het autoverkeer naar evenementen in de Tuinen van West wordt beperkt door het aantal beschikbare parkeerplaatsen (ca. 1.500);
- De herkenbaarheid en vindbaarheid van de Tuinen van West voor vooral nieuwe, potentiële bezoekers is niet optimaal. Tuinen van West staat niet op de bewegwijzering aangegeven (zoals dat voor b.v. Spaarnwoude wel het geval is), waardoor veel mensen uit de doelgroep gemist worden; voor mensen die het wel als reisdoel hebben, is het zonder navigatiesysteem nog best een zoektocht.

Wegcategorisering cf. Duurzaam Veilig
De N200 is in de terminologie van Duurzaam Veilig een regionale stroomweg, de andere hierboven aangeduide wegen en routes betreffen veelal erftoegangswegen.

3.2.2 Kwaliteitscriteria

De ontsluiting is een verkeersplanologisch en verkeerstechnisch vraagstuk. Experts geven aan dat het past als de ontsluitende infrastructuur logisch is en de vorm en het gebruik aansluiten op de (beoogde) functie. Dit heeft naast bereikbaarheid een nauwe relatie met de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid.

3.2.3 Beoordeling situatie

In de Tuinen van West en eromheen is sprake van een zeer diverse kwaliteit in infrastructuur en het gebruik ervan.

Wat betreft het overdagverkeer naar en van de Tuinen van West is dat

- voor de wijken niet bezwaarlijk, gezien de geringe omvang
- voor verkeer komend van de N200 minder logisch om via dergelijke wegen naar de bestemming te rijden.

Bij evenementen, wanneer er sprake is van een grotere toestroom van auto's, shuttlebussen en fietsers!), is aandacht (in ieder geval van de organisatoren) nodig voor een 'ordelijk verloop', zowel in de Tuinen van West als in de omliggende wijken. Complicatie is dat dit lastig te bewaken en sturen is: in principe kunnen er namelijk steeds andere bureaus/organisaties betrokken zijn bij de organisatie van de evenementen.

Een nieuwe toegang vanaf de N200 biedt hier uiteraard meer speelruimte: je hindert dan geen woonwijken, en het maakt het mogelijk om het verkeer meer 'gepiekt' aan te laten komen.

CONCEPT

Spitsverkeer zou beperkt moeten blijven tot het verkeer met herkomst of bestemming in dit gebied.

3.3 Bereikbaarheid Tuinen van West

3.3.1 Kwaliteitscriteria

Deze indicator betreft de verkeerskundige kwaliteit waarmee het gebied bereikt kan worden vanuit typische herkomsten. De reistijd is de maat hiervoor.

Dit gaat voor het autoverkeer in twee niveaus:

- Reguliere situatie (rustig verkeer): is er (t.o.v. hemelsbreed) een directe route of moet men omrijden? In het algemeen wordt een 'omrijfactor' van 1,4 acceptabel geacht (de afstand over de weg gedeeld door de hemelsbrede afstand).
- Drukker verkeer (in spitsen en bij evenementen): is er sprake van belemmeringen als congestie op de wegvakken en wachtrijen en wachttijden bij de kruispunten?

Van dit drukkere verkeer is sprake in de spitsen en bij evenementen. Kwantitatieve toetsing vindt in de regel plaats door dit tweede niveau te vergelijken met het eerste. De optredende vertraging ten opzichte van de reguliere reistijd wordt dan hetzij in absolute zin beschouwd, hetzij in relatieve zin, nl. als verhouding ten opzichte van de reguliere reistijd.

In de spitsen lijkt een vertraging van vijf minuten, opgelopen in de laatste 3 km, veelal acceptabel. Voor wat langere routes mag de vertraging in de spits de helft van de reguliere reistijd bedragen (de reistijd is dan 1,5 maal de reguliere reistijd), in lijn met het rijksoverheidsbeleid[2]. Bij evenementen mag men op de laatste kilometers meer geduld verwachten: 15 minuten lijkt daarbij acceptabel[3].

Voor openbaar vervoer en fietsen gaat het vooral om het aanwezig zijn van buslijnen en gunstig gelegen haltes, en aantrekkelijke fietsvoorzieningen: comfortabele en verkeers- en sociaal veilige en directe routes.

3.3.2 Beoordeling situatie

Voor zowel de huidige situatie als de referentiesituatie in 2025 vormt de directheid van de routes een aandachtspunt: de omrijfactor is vanuit een aantal naderingsrichtingen aan de hoge kant. Dit betreft de reguliere afstand en rijtijd zijn dus aan de hoge kant. Qua vertragingen bovenop die reguliere rijtijd zijn er voor de toekomst (2025) in geen van de beschouwde situaties (overdag, evenementen, spitsen) problemen te verwachten, zo wijzen verkeersmodelberekeningen uit. Die berekeningen zijn gedaan met medeneming van momenteel vastgestelde plannen voor aanpassingen, zowel voor de toekomstige infrastructuur als de toekomstige verkeersvraag.

Een busverbinding naar en door het gebied ontbreekt.

Voor fietsers zijn er beperkingen omdat veel aantrekkelijke routes uit de stad via De Bretten lopen, aan de overkant van het kanaal. Een brug tussen De Bretten en Tuinen van west ontbreekt.

3.4 Vestigingsklimaat

De aantrekkelijkheid van een gebied voor ondernemingen om zich er te vestigen, wordt door een aantal factoren bepaald, zoals de ligging en de inrichting van een gebied, inclusief het overige aanbod. Belangrijk zijn ook de ontsluiting en de bereikbaarheid.

---

[2] Voor ringwegen rond de steden mag dit maximaal een factor 2 zijn. Ook andere overheden hanteren min of meer deze uitgangspunten.

[3] Dit is een inschatting. Hiervoor z jn geen (b.v. CROW-) richtlijnen/vuistregels voorhanden.

CONCEPT

De behoeften (eisen, wensen) hangen samen met het type bedrijvigheid, de aard en omvang ervan, de aard en omvang van de bevoorrading/toelevering en de beoogde doelgroep aan klanten en hun vervoerwijzen. Voorbeelden: een bouwmarkt en stadslandbouw moet vooral voor auto's (en busjes) goed bereikbaar zijn, bij horeca zijn openbaar vervoer en fiets belangrijk. Voor de horeca wordt de auto belangrijker als deze op grotere afstand van de regionale woongebieden ligt, naarmate de OV-ontsluiting minder goed is en naarmate de fietsverbindingen van mindere kwaliteit zijn.

3.4.1 Kwaliteitscriteria

Hiervoor is niet een rechtstreeks 'technisch' criterium te geven. Het gaat nl. om markt-dynamiek: vraag en aanbod en ook wisselwerking tussen de ondernemingen in het gebied. Denk aan termen als gezond vestigingsklimaat, volle bezetting, dynamiek (doorstroming, vernieuwing), bij het gebiedsprofiel passende ondernemingen/ondernemers.

3.4.2 Beoordeling situatie

De beperkte kwaliteit van de ontsluiting heeft een negatief effect op de aantrekkelijkheid van dit gebied voor ondernemers, het vestigingsklimaat. Momenteel weerhoudt dit ondernemers ervan zich te vestigen in Tuinen van West.

Het is afhankelijk van het type functie/onderneming, maar indien het b.v. om een hotel of restaurant gaat, wiens klanten via de N200 rijden, afwijkend van wat men qua bereikbaarheid/toegankelijkheid gewend is: de meeste hotels in de buurt van hoofdwegen zijn via een heldere route vanaf die hoofdwegen te bereiken.

Een kenmerk van de typische (beoogde, te verwachten) bedrijvigheid in Tuinen van West is dat het relatief kleinschalig, passend bij het karakter van de Tuinen van West. De website noemt ca. 25 ondernemingen.
Dit zijn geen ondernemingen die de slagkracht hebben om (voor de toelevering) een substantieel logistiek concept of systeem op te zetten, zoals een shuttledienst met een buiten de Tuinen van West gelegen distributie- of overstappunt. Kenmerkend is dat consumenten er zelf (veelal met bijv. de auto of de bakfiets) stadslandbouwproducten afhalen. Zie verder de opmerkingen (vorige paragraaf) bij de beoordeling van de bereikbaarheid.

3.5 Bereikbaarheid overige gebieden/locaties

In de omgeving van de Tuinen van West zijn er in ieder geval de volgende andere verkeersgenererende activiteiten, met wisselende patronen voor werkdagen en weekenddagen en met en zonder evenementen/speciale activiteiten:

- Wijken Osdorp en Geuzenveld
- Sugar City (outlet) in Halfweg
- Recreatiegebied Spaarnwoude/Houtrak aan de noordzijde van de N200
- Bedrijventerrein Lutkemeer fase 1 bestaand en fase 2 in voorbereiding
- Scholencomplex het Koggeschip
- Winkelcentra

In de toekomst moet daarnaast rekening gehouden worden met woning- en kantoorbouwprojecten (als Sloterdijk, Haven-Stad en Zuid-As DOK), en met de mogelijkheid dat grootschalige evenementen (festivals) vanuit de binnenstad naar onder andere deze omgeving verplaatst worden, deels naar het terrein Spaarnwoude, deels naar Tuinen van West.

In de toekomst zullen deze activiteiten bereikbaar moeten zijn. In de prognoseberekeningen met het verkeersmodel zijn deze locaties en hun ontwikkelingen meegenomen.

CONCEPT

3.5.1 Kwaliteitscriteria

Hier gelden dezelfde criteria als eerder beschreven voor de bereikbaarheid van Tuinen van West.
Kanttekening is dat een evenement op een specifieke locatie in principe ook kan leiden tot vertraging richting andere locaties/gebieden, wat bij hogere frequenties als hinderlijker ervaren kan worden. Hier wordt bij de planning van evenementen naar verwachting voldoende rekening mee gehouden.

3.5.2 Beoordeling situatie

De bereikbaarheid van deze andere gebieden is als aandachtspunt meegenomen. Het huidige verkeersbeeld en het voor 2025 verwachte verkeersbeeld geven geen aanleiding om specifiek op een of meer van deze locaties in te gaan.
Uitzondering: de activiteiten (waaronder evenementen) in de Tuinen van West hebben in de huidige situatie enige invloed op de bereikbaarheid in de wijken Osdorp en Geuzenveld. Dit bereikbaarheidseffect is klein, het leefbaarheids- en veiligheidsaspect behandelen we verderop.

3.6 Afwikkeling autoverkeer

Voor de afwikkeling van het autoverkeer kijken we naar het verkeer op (trajecten op) het netwerk, een andere insteek dan de indicator Bereikbaarheid, die van herkomst naar bestemming kijkt.
Belangrijk doorstromingsaspect voor het autoverkeer in dit studiegebied is de rijtijd (of gemiddelde snelheid) over de N200/A200. Deze N200/A200 vormt een schakel in het (nationale) hoofdwegennet. De regionaal afgestemde rol staat beschreven in de *Netwerkvisie Noord-Holland 2020*, de gezamenlijke visie van Rijkswaterstaat, Provincie, Stadsregio/Vervoerregio en gemeente Amsterdam[4].

Daarnaast valt onder dit thema de afwikkeling van het autoverkeer op het overige wegennet in dit gebied: rijtijden, gemiddelde snelheden, wachtrijen.

De rijtijd c.q. gemiddelde snelheid wordt bepaald door een combinatie van de geldende wettelijke snelheidslimieten en de met verkeerslichten geregelde kruispunten, waarbij in de spitsen door zwaardere belasting ook sterkere wachtrij- en filevorming kan optreden.

3.6.1 Kwaliteitscriteria

De *Netwerkvisie Noord-Holland 2020* noemt dat de gemiddelde snelheid op de wegen N9, N99 en N200 minimaal 50 km/h moet bedragen, via een factor 2 beredeneerd vanaf de wettelijke maximumsnelheid van 100 km/h. Dit betekent een maximale rijtijd van 11 minuten over de N200 van A10 tot A9, een afstand van 9,2 kilometer. Indien rekening gehouden wordt met de delen waar de wettelijke maximumsnelheid 70 km/h en 50 km/h is i.p.v. 100 km/h, wordt de maximale rijtijd 13 minuten. Na renovatie van de N200 (maximumsnelheid tussen A10 en Seineweg verlaagd van 70 km/h naar 50 km/h) wordt dit 14 minuten[5].

Voor doorstroming op het overige wegennet bevatten de beleidsstukken geen criteria. We kunnen daarom hier een voorzet hanteren. Deze luidt:

- Wachtrijvorming op de Osdorperweg voor het kruispunt met de N200: maximaal tot aan het viaduct A5.
- Andere wachtrijen blokkeren bij voorkeur geen voorafgaande kruispunten.

[4] De afwikkeling op de N200/A200 heeft de laagste prioriteit: 3, samen met de A4 tussen A9 en Ring A10. De Ring A10 heeft de hoogste prioriteit (1), de A5 en A9 hebben prioriteit 2.
[5] Dit is ongeveer anderhalf maal de werkelijke rijt jd die momenteel in de nacht gerealiseerd wordt volgens Google Traffic, nl. 9 minuten. Dit is dus inclusief de lagere snelheid rond en het stoppen voor kruispunten.

CONCEPT

3.6.2 Beoordeling situatie

De rijtijd op de N200/A200 wordt licht nadelig beïnvloed door wachtrijen voor de verkeerslichten en door eventuele congestie op het snelweggedeelte (de A200). Van Amsterdam naar Halfweg is het kruispunt N200-Osdorperweg de belangrijkste plek waar vertraging opgelopen wordt. Het verkeer staat hier meerdere dagen per week even stil voor het kruispunt N200/Osdorperweg voor Halfweg, een zogeheten doseerpunt. Binnen Halfweg is er een groene golf (50 km/h). In de andere richting (van west naar oost) wordt de vertraging vooral opgelopen bij het binnenkomen in Halfweg en daarna bij de kruispunten met de Schermerhornstraat, de Seineweg en de Einsteinweg/A10.

In de analyses met en ten behoeve van het dynamische verkeersmodel zien we dat de reistijd op de N200 tussen A10 en A9 in de spitsen, ook in een variant met een nieuwe aansluiting, ruim onder de genoemde maximale reistijden ligt.

Op het overige netwerk spelen doorstromingsproblemen op:

- de Schermerhornstraat van N200 tot en met de T-kruising met de Ruys de Beerenbrouckstraat.
- de Osdorperweg richting N200, voornamelijk in de avondspits.

3.7 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect dat meespeelt in de inrichting van de ontsluitende infrastructuur, van netwerkniveau tot wegvak en kruispuntniveau. Hier speelt nadrukkelijk het passend zijn van functie, vorm en gebruik, volgens de principes van Duurzaam Veilig. Gedrag speelt een cruciale rol.

3.7.1 Kwaliteitscriteria

Het gaat hier om het minimaliseren van het aantal ongevallen en slachtoffers. Zie ook het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 (gemeente Amsterdam)*.
Een trigger voor verkeersonveiligheid (subjectief en objectief) zijn de ervaring met gereden snelheden, complexe verkeerssituaties, geregistreerde feitelijke ongevallen en bijna-ongevallen.

Netwerkvarianten kunnen kwantitatief vergeleken worden op basis van intensiteitscijfers uit de verkeerskundige (model)berekeningen, en kengetallen (aantal ongevallen per miljoen voertuigkilometers) per type/categorie weg.

3.7.2 Beschrijving en beoordeling situatie

Er zijn meerdere punten in het gebied waar verkeersveiligheid een aandachtspunt vormt.

- Op een aantal wegen in het gebied die een relatie hebben met (ontsluiting van) de Tuinen van West, is sprake van verschillende modaliteiten (voetganger, fiets, auto, bus etc.), waarbij er veelal geen fysieke scheiding is tussen deze modaliteiten. Het ontbreken van deze scheiding is op zich niet per se een probleem (gemengd verkeer past immers bij de functie van erftoegangsweg (ETW)), maar het gebruik is daarmee nog niet altijd passend, zoals bij sluipverkeer.
- Er is sprake van ‘sluipverkeer’ over de Tom Schreursweg. Deze weg is ook in normale omstandigheden een sluiproute, mogelijk niet met grote omvang maar wel met veiligheids-, economische en leefbaarheidsproblemen. Nadrukkelijk is op deze weg sprake van langzaam recreatieverkeer door onervaren verkeersdeelnemers.

- Dit sluipverkeer is extra problematisch vanwege de niet te handhaven hogere snelheden hiervan.

CONCEPT

- 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 RWS-rapportage *Veilig over Rijkswegen 2015* benoemt het kruispunt als black spot (7 slachtofferongevallen in drie jaar (2013-2015)), maar ook dat het kruispunt onderdeel is van het project Groot onderhoud N200 in 2018.

Een beschouwing van de geregistreerde ongevallen op andere wegen dan de Osdorperweg en N200 levert geen aanvullende bijzonderheden op: een omvang en diversiteit aan typen ongevallen en oorzaken die ook elders in het land en in de steden gezien wordt.

3.8 Leefbaarheid

3.8.1 Kwaliteitscriteria

De leefbaarheid kent meerdere componenten, naast de gebruikelijke luchtkwaliteit en geluidhinder ook aspecten van oversteekbaarheid en parkeerdruk. Daarnaast zijn de apart genoemde indicatoren verkeersveiligheid (subjectief en objectief) en bereikbaarheid ook nauw gerelateerd aan leefbaarheid. De bron is het totale verkeer.
Voor luchtkwaliteit en geluidhinder zijn er wettelijke normwaarden, die vrijwel altijd vertaald kunnen worden naar de intensiteiten en gereden snelheden. De andere aspecten, zoals sluipverkeer, kennen een meer kwalitatieve beoordeling, soms wel en soms niet aan verkeersintensiteiten te koppelen.

3.8.2 Beschrijving en beoordeling situatie

Op de N200 door de kern Halfweg (tussen de Osdorperweg en NS-station Halfweg) geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. De verkeerslichten op de kruisingen van de N200 met zijwegen in de gemeente Halfweg creëren gezamenlijk een groene golf. Gelijkmatig verkeer met een beperkte snelheid, dus beperkte geluidhinder en uitstoot.
De bewoners van de wijken Osdorp en Geuzenveld maken melding van te veel doorgaand verkeer over wegen die daar niet voor bedoeld zijn: 'sluipverkeer' dan wel 'wijkvreemd' verkeer. Daarbij merken we op dat de dimensionering van het dwarsprofiel met vrijliggende fietspaden zodanig is dat deze op zich grotere verkeersstromen kan verwerken.

Reductie van wijkvreemd verkeer levert altijd leefbaarheidswinst op[6]. 'Sluipverkeer' is overigens niet strak te definiëren; er bestaat nl. ook normaal/terecht doorgaand verkeer. Op b.v. de Osdorperweg is van beide sprake, op de Tom Schreursweg is het onderscheid helderder te maken. Voor het nader onderbouwen van de problematiek zouden, aanvullend op de indicatieve resultaten van de verkeersmodelberekeningen, tellingen[7] en een zogeheten kentekenonderzoek[8] uitgevoerd kunnen worden. Tellingen geven de feitelijke hoeveelheid verkeer weer, wat te vergelijken is met gangbare c.q. acceptabele waarden voor dergelijke wegen. Los van de vraag of deze hoeveelheden an sich wenselijk zijn, kan een kentekenonderzoek zicht bieden op het aandeel wijkvreemd en dus vermijdbaar verkeer. Dit zijn daarmee actiepunten.

CONCEPT

[6] Of ook de (wettel jke) normen wat betreft geluidhinder en luchtkwaliteit overschreden wordt, zou nader bepaald kunnen worden. Dit vergt berekeningen op basis van onder andere verkeersintensiteiten.
[7] Als monitoringpunten gelden bijvoorbeeld de Ruys de Beerenbrouckstraat en de J.M. den Uylstraat in de wijk Geuzenveld, en daarnaast de Osdorperweg en de Tom Schreursweg.
[8] Dit bestaat uit registraties van kentekens en hun passagetijdstippen op in- en uitgaande wegen van een gebied, eventueel aangevuld met enkele registraties op tussenpunten.

4 Kansrijke oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk beschrijven we eerst enkele algemene inzichten en daarna specifieke inzichten voor dit studiegebied en formuleren vervolgens een drietal mogelijke oplossingsrichtingen en besluiten dit met een indicatieve scoretabel op de beschreven criteria.

4.1 Het principe van mobiliteitsmaatregelen

Eerst een bredere beschouwing, nog los van het nu bekeken studiegebied.

4.1.1 Maatregelen auto-infrastructuur

Oplossingen binnen het domein van infrastructuur in het algemeen zijn onder andere van de volgende typen:

- nieuwe ontsluitingen/wegen
- andere maatregelen die de door het verkeer gevolgde routes beïnvloeden:
    - fysieke maatregelen, zoals afsluitingen, afslag(on)mogelijkheden/-verboden op kruispunten
    - juridische: inrijverboden
    - regeltechnische maatregelen (bevoordelen en benadelen van richtingen op kruispunten, als onderdeel van gewenste/ongewenste routes)
    - dynamische afsluitingen

    Deze maatregelen vergen in wisselende mate handhaving, wat een aandachtspunt is omdat de handhavingsinspanning in relatie moet staan tot de organisatorische mogelijkheden en het te behalen rendement.

Verderop in dit hoofdstuk gaan we in op de oplossingsrichtingen gericht op het verbeteren van de autobereikbaarheid en het reduceren van de nadelige effecten daarvan.

4.1.2 Maatregelen beïnvloeding mobiliteitsgedrag

Naast de maatregelen in en om de infrastructuur geldt algemeen de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag (keuze van verplaatsing, vervoerwijze, tijdstip), wat voor een deel een stedelijke/regionale aangelegenheid is indien op openbaar vervoer gedoelde wordt.
Dat komt vaak pas in beeld als er op zijn minst meerdere locaties of een geheel netwerk met problemen zijn. Bijvoorbeeld werkt een OV-bedrijf voor een gehele stad of regio. Ook zijn parkeervoorzieningen en -tarieven componenten om verplaatsingsgedrag te sturen. Bij evenementen is er meer grip op dit mobiliteitsgedrag: de doelgroep is daar beter in beeld en kan (dus) beter geïnformeerd en beïnvloed worden (met combikaartjes e.d.). Wat in ieder geval wel binnen en rond een specifiek gebied kan worden opgepakt is het verbeteren van de fietsvoorzieningen (paden, routes, stallingen) om mensen te stimuleren of verleiden tot fietsen.
De mobiliteitskeuze kan ook beïnvloed worden door het aanbieden van soepele wijzen van ketenverplaatsingen (Parkeer en Reis), Park & Bike, waardoor bezoekers de laatste kilometers op een (beleidsmatig) efficiëntere manier afleggen.

Hoe ligt dit voor het studiegebied rond de Tuinen van West?
Het openbaar vervoer wordt verzorgd door het GVB, dat reden heeft gehad om de dienstverlening in dit gebied te verminderen. Hier is vanuit dit gebied zeer beperkt op te sturen.
Er zijn relatief weinig parkeerplaatsen, wat reeds een rem is op de automobiliteit, en daarover zijn afspraken gemaakt met de gebiedsproducent. Er is dus verder weinig directe sturing op. Indien nodig navragen. Wat betreft het parkeergedrag rond evenementen is opgemerkt dat dit niet het gebied is met het type evenementen met de meest professionele partijen. Daar moet men op bedacht zijn c.q. rekening mee houden. Indien nodig navragen

CONCEPT

wat er mogelijk is. Een actiepunt is het verkennen van de mogelijkheden om hierin te sturen, b.v. bij de vergunningverlening.
Wat betreft fietsvoorzieningen zijn er de eerder beschreven knelpunten wat betreft veiligheid en het ontbreken van directe noord-zuidroutes.
Park&Ride is voor dit gebied geen optie: juist op het laatste deel is er geen openbaar vervoer. Het bij evenementen inzetten van shuttlebussen is wel 'in de geest van' P&R. Wat betreft Park&Bike liggen er kansen, waarbij het parkeren vooral buiten het gebied moet geschieden. De auto in het gebied parkeren is niet wenselijk, en mensen die met de auto het gebied in rijden, zullen daar niet op de fiets stappen. In 'Ride&Bike', m.a.w. de OV-fiets/deelfiets zoals vanaf de stations Halfweg en Sloterdijk, is een bestaande voorziening. De sleutel tot stimulering zit hem in de kwaliteit van de fietsvoorzieningen *in* het gebied.

4.2 Inzichten uit de verkennende verkeersberekeningen

In deze studie zijn kwantitatieve verkeerskundige analyses uitgevoerd (zie Bijlage 3 – verkeerskundige analyses). Deze analyses hebben zich eerst gericht op het beschrijven van de huidige situatie en de situatie die zich tot 2025 zal ontwikkelen. Ook zijn met het verkeersmodel een aantal varianten bekeken, met en zonder een nieuwe aansluiting op de N200, en/of met verschillende configuraties van knips in het verkeersnetwerk. Dit alles zowel voor een evenementensituatie als voor de spitsen.

Op hoofdlijnen leren deze berekeningen:

- Realisatie van *alleen* een nieuwe aansluiting kan ertoe leiden dat er een zodanige verschuiving van gereden routes binnen het studiegebied plaatsvindt, dat er meer verkeer over de wegen binnen de Tuinen van West zal rijden.
- Aanvullende maatregelen zullen daarom gewenst zijn. Eenrichtingsverkeer, versmallingen, knips e.d.
- Algehele knips hebben behalve voor- ook nadelen: bestemmingsverkeer moet dan omrijden. Een idee om dit nadeel te verzachten is om ze, afhankelijk van het doel, tijdelijk in te zetten: hetzij alleen in de spitsen (bijvoorbeeld met dynamische obstakels), hetzij alleen bij evenementen (in de vorm van verkeersregelaars).
- De afwikkeling van het autoverkeer op de N200 wordt niet of in beperkte mate negatief beïnvloed door een nieuwe aansluiting, en blijft ruim aan de 'goede' kant van de streefwaarden.
- De bekeken evenementsituatie geeft inzicht, maar kan niet als representatief beschouwd worden, omdat evenementen immers sterk uiteen kunnen lopen. Indien b.v. een evenement een groot aandeel (auto)bezoekers uit het westen trekt (Haarlem, Alkmaar), zullen de verkeerseffecten anders uitpakken.

4.3 Verdere overwegingen

De aansluitingen op de N200 en het snelheidsprofiel

Als 'rem' op het aantal aansluitingen op het hoofdwegennet is er een RWS-richtlijn die het aantal aansluitingen tracht te behouden of zelfs reduceren. In dit project zou dan de overweging zijn om bij realisatie van een nieuwe aansluiting een andere (i.c. die van de Osdorperweg) te laten vervallen. (Daarom zijn ook varianten doorgerekend met een 'afgekoppelde' Osdorperweg.)

Een denkrichting die dit loslaat is het meer unifomeren van de snelheidsregimes langs de N200. Voor de enkele kilometers tussen Halfweg en Schermerhornstraat is 100 km/h mogelijk aan de hoge kant. Vanuit het oosten komend wekt de opbouw van 50 naar 70 naar 100 de indruk dat men de stad achter zich laat. De reductie bij Halfweg komt dan als relatieve verrassing. Ook in de andere richting is het gedeelte met 100 km/h relatief kort. Het terugbrengen naar 70 km/h (of evt. 80 km/h) zou een meer gelijkmatig profiel geven:

CONCEPT

beter voor het verwachtingspatroon (geloofwaardigheid, verkeersveiligheid) en beter voor de emissies (minder accelereren).

Een aanpassing van de maximum snelheden gaat nauwelijks ten koste van de rol van de N200 in het hoofdwegennet: het in feite functioneren als backup vergt vooral voldoende capaciteit: die blijft twee stroken per richting en kan volop benut worden; het snelheidsregime speelt in die situaties nauwelijks of geen rol: als weg tot de capaciteit belast wordt, neemt immers het afwikkelingsniveau en dus de snelheid af.

Tijdpad

Indien voor een oplossing sprake is van significante ingrepen c.q. bouwtijd, geldt dat ook de tussentijd vraagt om een en andere vorm van aanpak. Concreet voorbeeld: indien er een nieuwe aansluiting komt, hoe kunnen dan in de tussentijd de problemen op de Tom Schreursweg verwacht worden?

4.4 Oplossingsrichtingen

We beschrijven hier drie situaties, elk voor evenementen, ontsluiting 'overdag' en in de spitsen, en gaan daarbij zowel in op Tuinen van West als op de wijken eromheen. De drie beschreven situaties kenmerken zich door:

- Geen nieuwe aansluiting op de N200 voor de Tuinen van West
- Aanpassing karakter N200 en nieuwe aansluiting Tuinen van West
- Nieuwe aansluiting Tuinen van West zonder aanpassing karakter N200

CONCEPT

4.4.1 Geen nieuwe aansluiting op de N200 voor de Tuinen van West

Voor de Tuinen van West blijft de situatie dan ongeveer zoals nu. Voor de dagelijkse toegang kunnen de maximum snelheden, de bewegwijzering en de uitstraling van de entree van het gebied nader beschouwd worden. De huidige gebiedsafbakening is namelijk onduidelijk, er zijn alleen wat borden die soms in het groen langs de weg verscholen zijn. Fysiek is er geen kenmerkend onderscheid c.q. overgang naar het gebied.

Indien de inrichting, aankleding en daarmee uitstraling van het gebied herkenbaar is, zullen de passanten zich eerder volgens de implicieit uitgedragen normen en waarden gedragen. De acceptatie (en navolging) van snelheidsbeperkingen is dan naar verwachting ook hoger.

De inrichting en gebruik van de Tom Schreursweg is een aandachtspunt voor momenten dat de gehele Tom Schreursweg ook in de toekomst nog als sluiproute gebruikt wordt om de drukte en/of de kruispunten op de N200 te mijden. Dit is voor een deel verkeer met bestemming de wijk Geuzenveld. Voor het weren van sluipverkeer in de spitsen ligt het instellen van een spitsverbod/-sluiting van in ieder geval het westelijke deel (d.w.z. ten westen van de Joris van den Berghweg) voor de hand[9].Dit spitssluipverkeer heeft de neiging om met grote snelheden te rijden. De lange 'rechtstand' van de Tom Schreursweg maakt dit mogelijk en nodigt hiertoe uit

Ook buiten dit spitssluipverkeer is er een probleem: de grote verschillen tussen recreatieve langzaamverkeersdeelnemers (veelal niet lokaal bekend) en de te snel rijdens auto's die van beide kanten komen op een weg waar je elkaar feitelijk niet kunt passeren.

Enkele gedachten (niet uitputtend) bij maatregelen:

- Instellen van eenrichtingsverkeer zou het snel rijden alleen maar versterken omdat er dan geen tegemoetkomend autoverkeer is.
- Het aanleggen van passeerhavens zou het voor het autoverkeer iets makkelijker maken, maar de wisselwerking met fietsers blijft hetzelfde.
- slingers, versmallingen, plateaus e.d. halen de snelheid er deels uit, maar rond deze elementen kan er toch nog onderlinge hinder tussen auto's en fietsers zijn. Bezien moet trouwens worden of automobilisten niet tussen de obstakels juist 'extra gas geven'.
- Fietssuggestiestroken (uitgaande van de bestaande verhardingsbreedte) zijn vooral een symbolische maatregel, die de fietsers een groter gevoel van veiligheid geven dan wat de facto gerechtvaardigd is.
- Inrichten als fietsstraat ('auto te gast') betekent een verlaging van de snelheid (nu 60 km/h?) naar 15 of hooguit 20 km/h, mits er sprake is van meer fietsers dan auto's, en mits de fietsers ook daadwerkelijk in staat zijn/gesteld worden om die ruimte in te nemen. Acceptatie is een aandachtspunt.
- Verbreding van de weg of het aanleggen van een vrijliggend fietspad maakt de weg (nog) aantrekkelijker als sluipweg, wat tevens de handhaafbaarheid van een eventuele spitssluiting zou bemoeilijken. Belangrijk is in ieder geval dat dit ook het bij het gebied passende landelijke karakter van de Tom Schreursweg ernstig zou aantasten.

In het geval van evenementen is het mede aan de organisatie om het toestromende verkeer in goede banen te leiden, verdeeld over de naderingsroutes. Met de inzet van verkeersregelaars kan dan maatwerk geleverd worden, zo nodig ook in Geuzenveld.

[9] Dit lijkt makkelijker te handhaven dan de (met borden aangegeven) spitssluiting van de Osdorperweg. Het onderscheid tussen wel en geen sluipverkeer is scherper te maken.

CONCEPT

4.4.2 Aanpassing karakter N200 en nieuwe aansluiting Tuinen van West op de N200

Deze benadering brengt het autonetwerk meer in lijn met de principes van Duurzaam Veilig. Door op de N200 het snelheidsregime en het dwarsprofiel (wel met behoud van 2 rijstroken per richting!) aan te passen, krijgt de weg meer een karakter dat past in de nabijheid van een stad. Hierin is het ook logisch om grote afstanden tussen opeenvolgende kruispunten te vermijden. Het toevoegen van een extra kruispunt ter hoogte van de Joris van den Berghweg past in deze benadering.

Concreet betekent dit[10] het aanpassen van de N200 van RSW (regionale stroomweg) naar GOW+ (gebiedsontsluitingsweg) door

- het verlagen van de snelheidslimiet naar maximaal 70 km/h voor de N200 tussen Halfweg en Schermerhornstraat/Australiëhavenweg. Ten oosten van dit kruispunt is het al 70 km/h en tussen de Seineweg en de A10 wordt het binnenkort 50 km/h.
- Herindelen van het dwarsprofiel, naar 2x2 rijstroken zonder vluchtstrook (maar wel met verharde berm).

De realisatie van een aansluiting ter hoogte van de Joris van den Berghweg geschiedt hier logischerwijs in de vorm van een met verkeerslichten geregelde T-kruising, waarbij alle bewegingen mogelijk zijn (op het kruispunt N200/Osdorperweg is dit bijvoorbeeld niet het geval). Elk van de bewegingen krijgt zijn eigen signaalgroep, zodat de regeling optimaal kan werken (alleen voor rood wachten als er daadwerkelijk conflicterend verkeer is).

De nieuwe aansluiting biedt mogelijkheden om meer 'wijkvreemd' verkeer uit de wijk Geuzenveld weg te nemen: vanuit Amsterdam kan men dan nl. via de N200 blijven rijden en op dit nieuwe kruispunt linksaf slaan. Ook het westelijke deel van de Tom Schreursweg wordt dan ontlast: verkeer 'vanuit Haarlem' met bestemming Geuzenveld heeft dan geen reden meer om reeds bij de Osdorperweg af te slaan. Het rijdt dan alleen nog via het brede deel van de Tom Schreursweg, dat ook een vrijliggend fietspad kent.Naast het wegnemen van het sluipverkeer over de Tom Schreursweg neem deze aansluiting ook een deel van het afslaande verkeer op de kruising N200/Schermerhornstraat over, wat daar gunstig is voor de doorstroming op zowel de N200 als de aantakkende wegen. De hoeveelheid verkeer rond de daar aanwezige school zal dan ook iets afnemen. Volgens de modelberekeningen gaat het om maximaal 50 à 100 auto's per uur in de spits.

Een deel van dit verkeer met een bestemming in Geuzenveld rijdt zelfs *minder* kilometers in de wijk zelf. Om echt te voorkomen dat ook *ander* verkeer, met bestemming elders in Amsterdam, deze route gaan volgen (dus in weerwil van de modelmatige inschatting), kan het gemak van het rechtsafslaan op de nieuwe aansluiting ennigszins gedoseerd worden.

Zonder verdere maatregelen op de Joris van den Berghweg zal deze dan extra verkeer aantrekken, waaronder in de spits een deel van het verkeer dat nu via de Osdorperweg rijdt (deels sluipverkeer). Een spitssluiting is hier minder goed te handhaven.

Voor de avondspits (sluipverkeer richting Halfweg) zou bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan een knip (iets ten noorden van de Baron Schimmelpenninck van der Oyeweg). Bestemmingsverkeer heeft andere routes tot zijn beschikking. Consequentie is dat je dan binnen het gebied niet meer vanuit het noordelijke deel en sportpark naar de Osdorperweg en de zuidelijke Lutkemeerpolder kunt. Je moet dan via (Osdorp en/of) Geuzenveld omrijden. Voor bezoekers is dat een beperkt probleem. Voor bijvoorbeeld beheerders die dagelijks meerdere malen heen en weer moeten, kan dan aan ontheffingen gedacht worden. Een knip is waarschijnlijk fysiek, maar die kan flexibel gemaakt worden t.b.v. ontheffingshouders.

[10] Zie ter inspiratie de planvorming voor het gedeelte van kruispunt Seineweg tot Ring A10.

CONCEPT

Bij *evenementen* biedt de nieuwe aansluiting de mogelijkheid om in die gevallen tijdelijke knips op de andere toevoerroutes in te stellen, als dan niet ondersteund met inzet van verkeersregelaars.

Ook in deze oplossingsrichting kan aanvullend aandacht besteed worden aan de herkenbaarheid, imago en uitstraling van het gebied, net als in de eerstgenoemde oplossingsrichting. Hetzelfde geldt voor de genoemde verbeteringen van de andere vervoerwijzen, zoals het fietsnetwerk. En de aanpassingen aan de Tom Schreursweg zoals voorgaand beschreven, komen in deze variant gemakkelijker/beter uit: overbodig/oneigenlijk verkeer is er dan niet meer. Er is dan vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer en langzaam verkeer.

Tot slot het aspect van het aansluitingenbeleid. In deze oplossing wordt een aansluiting/kruising toegevoegd op een weg die tot het hoofdwegennet behoort, anders gezegd een weg in beheer van het Rijk Het Rijksbeleid is daar in het algemeen terughoudend mee, met als argument onder meer het binnen de perken houden van mogelijke verstoringen in de verkeersafwikkeling. Als uitweg is in deze studie geopperd om dan een andere aansluiting te laten vervallen. Hieraan kleven echter nadelen: de bestaande kruispunten hebben hun (organisch gegroeide) functie in het lokale netwerk en kunnen niet zomaar gesloten worden:

- Afkoppelen van de Osdorperweg zou betekenen dat het Osdorperweg-verkeer dan voor het grootste deel via de Joris van den Berghweg zou moeten gaan rijden. Dit is onwenselijk voor de Tuinen van West. Ook zou het betekenen dat het doseerpunt voor Halfweg verdwijnt.
- Loskoppelen van Schermerhornstraat/Australiëhavenweg zou zeer ingrijpend zijn en onder meer in ieder geval de aansluiting Seineweg extra belasten.

Zoals in de berekeningen aangetoond, leidt de extra aansluiting niet tot overschrijding van reistijdnormen op de N200.

Het aanpassen van het karakter van de N200, zoals deze oplossingsrichting voorstaat, zwakt het inhoudelijke het bezwaar af tegen het uitbreiden van het aantal kruisingen.

4.4.3 Nieuwe aansluiting Tuinen van West zonder aanpassing karakter N200

Tot slot de oplossingsrichting zonder aanpassing van het karakter van de N200, maar wel met een extra aansluiting/kruispunt ter hoogte van de Joris van den Berghweg.

Het merendeel van de elementen van de hiervoor beschreven oplossing blijft dan overeind. Het relatieve nadeel is dat dan de N200 een minder uniform karakter heeft, wat (licht) nadelig is voor de verkeersveiligheid. De organisatorische druk om dan bijvoorbeeld de kruising met de Osdorperweg te laten vervallen, neemt in dat geval ook toe.

CONCEPT

4.5 De oplossingsvarianten naast elkaar afgewogen

In een kwalitatieve score ziet de vergelijking er als volgt uit, score ten opzichte van 'niets doen':

Afwegingscriterium	Geen Aansluiting	Aansluiting met karakteraanpassing N200	Aansluiting zonder karakteraanpassing N200
Ontsluiting/toegankelijkheid TvW	0	++	++
Bereikbaarheid TvW	0	++	++
Vestigingsklimaat	0	++	++
Bereikbaarheid overige gebieden	0	0	0
Afwikkeling autoverkeer			
- N200	0	0	0
- Wijken	0	+	+
Verkeersveiligheid			
- N200	0	+	0
- TS-weg	+	++	++
Leefbaarheid	0	++	++

CONCEPT

5 Conclusies en vervolg

Voorliggend document beschrijft de problematiek, geeft inzicht in de belangrijkste indicatoren en biedt een drietal oplossingsrichtingen. Het document dient als basis voor afstemming tussen en besluitvorming door de stakeholders, zijnde:

- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Haarlemmermeer
- Rijkswaterstaat

De stakeholders zullen daarbij onder andere de belangen van de bewoners en bedrijven meewegen.

Het proces om tot verdere afstemming en uiteindelijk besluitvorming te komen, wordt nog ingericht.

CONCEPT

Bijlage 1 – (Beleids)documenten

Deze bijlage bevat een opsomming van de relevante beleidsdocumenten en een opsomming van een aantal belangrijke punten uit de beleidsdocumenten.

Beleidsdocumenten:

- StructuurVisie Infrastructuur en Ruimte *(SVIR, Ministerie IenM)*;
- 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)*;
- Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 *(gemeente Amsterdam)*
- Veilig over Rijkswegen 2015, *(RWS)*
- [Beleidsdocument(en) gem. Haarlemmerliede & Spaarnwoude/gem. Haarlemmermeer?]

Concreet uit deze beleidsdocumenten
Uiteraard gelden algehele uitgangspunten ten aanzien van verkeersveiligheid, wegcategorisering, bijbehorende inrichting volgens Duurzaam Veilig.

De belangrijkste in de documenten genoemde zaken in relatie tot het studiegebied (Figuur 1 op pagina 7) 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; Zie ook de volgende pagina.
- 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.

CONCEPT

Enkele elementen uit de Netwerkvisie Noord-Holland 2020[11]:

"**Streefwaarden per wegbeheerder**

Rijkswaterstaat

De streefwaarden die RWS-WNN (West Nederland Noord) hanteert, volgen uit de NoMo norm zoals gedefinieerd in de in 2005 vastgestelde nationale Nota Mobiliteit (NoMo). Het Rijk heeft streefwaarden geformuleerd voor de gemiddelde reistijd in de spits op het hoofdwegennet, waarbij de gemiddelde reistijd per traject is bepaald. Voor de Netwerkvisie 2020 zijn deze omgerekend naar minimaal acceptabele snelheid. De streefwaarden zijn:

- Voor trajecten waar de stedelijke ringweg A10 onderdeel van uitmaakt en de niet-autosnelwegen N9, N99 en N200, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Hierbij wordt uitgegaan van een gerealiseerde snelheid van 100 kilometer per uur. De streefwaarde ligt hier op 50 km per uur.
- Voor de overige snelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits (waarbij uitgegaan wordt van een gerealiseerde snelheid van 100 kilometer per uur, ongeacht de gestelde maximumsnelheid). Omgerekend is de streefwaarde hier 67 km per uur;

[...]

Gemeente Amsterdam

[...]

De gemeente Amsterdam streeft in het jaarplan 2005 naar een gemiddelde rijsnelheid van 20 km/u op het Hoofdnet Auto (tussen de A10 en de Stadshartlus). Op basis van ervaring wordt door de gemeente Amsterdam voor het Hoofdnet Auto in de vooroorlogse stad een gemiddelde snelheid van minimaal 15 km/u aangehouden (gewenst 20 km/u) en voor de naoorlogse stad 30 km/u (gewenst 40 km/u). Voor de auto-corridors zijn strengere eisen gesteld.

CONCEPT

[11] NB: in de Netwerkvisie is figuur 4.1 op pagina 18 voor de N200 niet in overeenstemming met deze tekst.

Bijlage 2 – Ontwikkelingen richting toekomst

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, weergegeven op bijgevoegde kaart (zie Figuur 4).

Ontwikkelingen tot 2025:

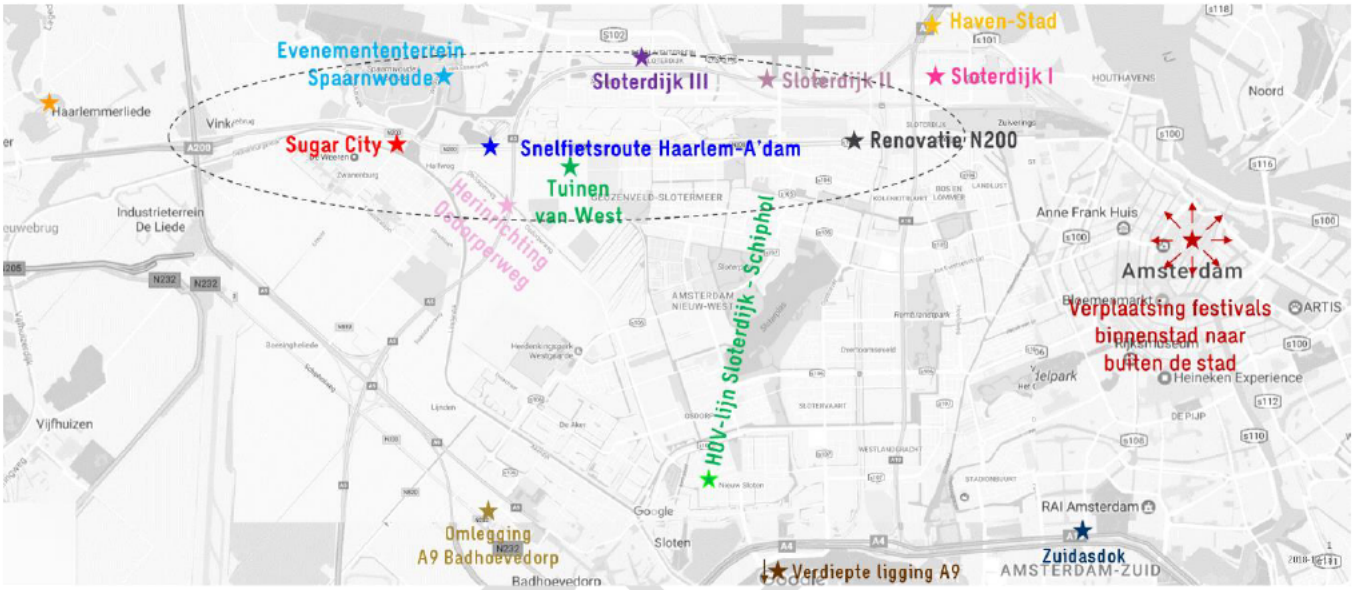
- Omgeving Amsterdam (gebied zoals weergegeven in Figuur 4):
  - Autonome groei: Verdere verstedelijking (wonen & bedrijven) in en ook rond Amsterdam (o.a. Zuid-as DOK, Haven-Stad, Sloterdijk I, II en III, Polanenpark):
    - Dit veroorzaakt een toename van mobiliteit, waarbij bijvoorbeeld de intensiteit 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[12]:
    - 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:
  - 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:
    - Toename ondernemingen: 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 van de N200: tussen Seineweg en Einsteinweg (A10). Ook aandacht voor de snelfietsroute Haarlem-Amsterdam[13];
  - Herinrichting 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 https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-(nieuw/osdorperweg/;

[12] 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.
[13] Het ontwerp van deze renovatie is zodanig dat een eventuele aansluiting ter hoogte van de Joris van den Berghweg niet onmogelijk gemaakt wordt.

CONCEPT

- De herinrichting betreft alleen het deel van de Osdorperweg in de gemeente Amsterdam. Het gedeelte van de Osdorperweg in de buurt van de kruising met de N200 valt in de gemeente Haarlemmermeer. Daarvoor zijn geen herinrichtingsplannen.

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



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

CONCEPT

Bijlage 3 – Verkeerskundige analyses

Deze bijlage schetst in het kort de verkeerskundige analyses. [Misschien het volledige verkeersmodelrapport als bijlage opnemen?]

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 de vorm van een aantal gemodelleerde varianten getoetst op effecten/oplossend vermogen, zowel voor de evenementsituatie als voor de reguliere dagen/spitsen.

Geanalyseerde varianten/maatregelpakketten

