Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

Staf

INFORMATIE VOOR INDIENER:

Zaaknaam:	Aansluiting Tuinen van West op de N200
Rubricering:	openbaar
Portefeuille(s):	
Staf / map:	staf Verkeer
College / DB:	< indien nodig, kun je hier alvast aangeven wat de volgende stap is >

Voordracht voor de Map / Staf <…> **van** 15 september 2020

Portefeuille

Openbare Ruimte en Groen

Agendapunt

<*automatisch*>

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Aansluiting Tuinen van West op N200

Gevraagde beslispunten

1. Kennis te nemen van het voorstel om af te zien van een directe aansluiting van Tuinen van West op de N200 ter hoogte van de Joris van den Berghweg.
2. Als alternatief bij evenementen in te zetten op pendelbussen.

Onderbouwing beslispunten

Beslispunt 1. Afzien van een directe aansluiting van Tuinen van West op de N200

- Een directe aansluiting voor autoverkeer verbetert de bereikbaarheid van Tuinen van West. Er hoeft minder verkeer door de wijk Geuzenveld, wat de leefbaarheid daar verbetert. Echter de aansluiting levert op verschillende wegen in Tuinen van West problemen op (sluipverkeer, meer doorgaand verkeer). Er zijn dus aanvullende verkeersmaatregelen nodig.
- Een nieuwe aansluiting past niet in het beleid Amsterdam Autoluw.
- De aansluiting is niet opgenomen in het mobiliteitsplan Nieuw-West.
- Wanneer de aansluiting gerealiseerd wordt, moet een andere aansluiting op de N200 vervallen, bijv. de aansluiting van de Osdorperweg in Halfweg of de aansluiting Seineweg/Australië haven. Dat heeft grote gevolgen voor de verkeersafwikkeling ter plaatse.
- Rijkswaterstaat was en is geen voorstander van de aansluiting, omdat dit gevolgen kan hebben voor de doorstroomsnelheid op de N200.
- De bewoners zijn geen voorstander van de aansluiting, zij vrezen meer verkeersoverlast.
- De ondernemersvereniging heeft gemengde gevoelens bij de aansluiting. Ook zij verwachten meer verkeersoverlast, maar voor hen is ook het belangrijk dat de bereikbaarheid van Tuinen van West verbetert.
- Het is niet meer mogelijk om mee te liften bij de herinrichting van de N200, zoals oorspronkelijk de bedoeling was. De herinrichting is vrijwel afgerond.

Beslispunt 2. Bij evenementen in te zetten op pendelbussen

- Evenementen op de Polderheuvel hebben een verkeersaantrekkende werking. Er is geen OV in Tuinen van West. Bezoekers komen veelal via de wijk Geuzenveld, met eigen auto en taxi. Dit veroorzaakt verkeersoverlast. Door (meer) in te zetten op pendelbussen kan een deel van de overlast voorkomen worden.
- De inzet van pendelbussen wordt, evenals de andere verkeersmaatregelen bij een evenement, betaald door de organisator van het evenement.

Nadere onderbouwing

Aansluiting is onderdeel Programma van Eisen Tuinen van West
In het Programma van Eisen Tuinen van West (2008) is de aansluiting van Tuinen van West opgenomen De motivatie is: "Tuinen van West (TvW) maakt onderdeel uit van een netwerk van recreatiegebieden en landschappen aan de westkant van Amsterdam. Het gebied heeft een functie voor Amsterdam en de regio. TvW is met auto-, wandel- en fietsroutes verbonden met alle grotere recreatiegebieden in de omgeving. Hierbij zijn echter zwakke of ontbrekende schakels geconstateerd die met voorrang verholpen zouden moeten worden. Het gaat met name om het beter passeerbaar maken van de N200[1] voor wandelaars en fietsers en het verbeteren van de autobereikbaarheid van TvW via de N200. Om het gebied beter bereikbaar te maken voor het bestemmingsverkeer wordt een aansluiting van de Haarlemmerweg op de Joris van den Berghweg voorgesteld. Deze afslag maakt dat de regionale recreatieve voorzieningen, het sportpark De Eendracht en de 1800 Roeden beter bereikbaar worden voor een regionaal publiek. Ook is deze afslag van belang bij het houden van evenementen op de Polderheuvel. Tegelijkertijd wordt doorgaand autoverkeer (sluipverkeer) ontmoedigd door een knip voor autoverkeer in de Tom Schreursweg en in de aansluiting van de Joris van den Berghweg op de Osdorperweg."

Overleg met Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat heeft in het verleden negatief gereageerd op verzoeken om mee te werken aan de aansluiting van Tuinen van West op de N200. In 2016 heeft bestuurlijk overleg met Rijkswaterstaat plaatsgevonden. Hier is afgesproken dat Rijkswaterstaat onder voorwaarden wil meewerken. Deze voorwaarden betroffen het inruilen van een nieuwe aansluiting voor het opheffen van de bestaande aansluiting op het kruispunt Halfweg-Osdorperweg, gelijkblijvende doorstroming op de N200 , draagvlak en onderzoek volgens de aanpak Gebiedsgericht Benutten.

Onderzoek Sweco
Eind 2016 is aan Sweco opdracht gegeven voor een studie Gebiedsgericht Benutten met betrekking tot de aansluiting van Tuinen van West op de N200 en het opstellen van een convenant met betrokken partijen. De gedachte was toen om bij de realisatie mee te liften met de herinrichting van de N200.

In de periode 2017-2019 is onderzoek gedaan en zijn diverse overleggen geweest met stakeholders. Voor deze overleggen is een scala aan partijen uitgenodigd: ambtenaren Amsterdam, Ondernemersvereniging Tuinen van West, Dorpsraad Sloten, bewoners uit Geuzenveld/De Eendracht, Politie, Vervoersregio, Rijkswaterstaat, gemeente Haarlemmermeer. In september 2018 is een bewonersavond georganiseerd. Er waren niet veel bewoners aanwezig bij de overleggen, maar degenen die er waren, waren niet enthousiast over de aansluiting.
In maart 2019 heeft Sweco een concepteindrapport aangeleverd (zie bijlage).

[1] Tauw heeft voorjaar 2020 in opdracht van het project Brettenzone een haalbaarheidsonderzoek naar een brug voor langzaam verkeer over de N200 die Tuinen van West en de Bretten rechtstreeks verbindt en die onderdeel uitmaakt van een netwerk van regionale fietsroutes.

Dit rapport geeft drie oplossingsrichtingen:

1. Geen nieuwe aansluiting.
2. Aanpassing karakter N200 en nieuwe aansluiting voor Tuinen van West. Aanpassen van de N200 van regionale stroomweg (RSW) naar gebiedsontsluitingsweg (GOW+) door verlagen van de snelheid naar 70 km/uur tussen Halfweg en de Schermerhornstraat/Australiëweg en herindeling van het dwarsprofiel naar 2x2 rijstroken zonder vluchtstrook.
3. Nieuwe aansluiting Tuinen van West zonder aanpassing N200.

De aansluiting zou de vorm moeten krijgen van een met verkeerslichten geregeld T-kruising.

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	++	++

De oplossingen 2 en 3 scoren gelijk op alle punten, maar bij oplossing 2 (achterhaald omdat de herinrichting van de N200 tussen Amsterdam en Halfweg zo goed al klaar is), is sprake van een meer eenduidige inrichting van de N200. De effecten zijn door Sweco niet concreet/meetbaar gemaakt,

Voordelen van de aansluiting zijn:

- de bereikbaarheid van Tuinen van West voor regionaal verkeer neemt toe. meer mogelijkheden om 'wijkvreemd' verkeer uit de wijk Geuzenveld weg te nemen,
- het westelijk deel van de Tom Schreursweg (ten westen van de Joris van den Berghweg) krijgt minder verkeer te verwerken.

Aan een aansluiting zijn ook nadelen verbonden, die door aanvullende maatregelen moeten worden tegengegaan. De Joris van den Berghweg en het oostelijk deel van de Tom Schreursweg krijgen extra verkeer te verwerken, in de avondspits is sluipverkeer richting Halfweg niet uitgesloten, waardoor er juist extra verkeer door Geuzenveld en/of over de Osdorperweg zal rijden. In bovenstaand afwegingsschema is er van uit gegaan dat de aanvullende maatregelen genomen worden.

Volgens het Swecorapport heeft de aansluiting geen effect op de reistijden op de N200, de reistijdnormen worden niet overschreden.

Sweco geeft aan een nieuwe aansluiting op de N200 niet past in het Rijksbeleid. Een nieuwe aansluiting voor Tuinen van West zou betekenen dat of de Osdorperweg (in Halfweg) of de Schermerhornstraat/Australiëhaven moeten worden losgekoppeld. Beide kruispunten hebben een functie in het lokale netwerk en loskoppelen heeft grote gevolgen.

<u>De meningen op een rij</u>

- RWS was en is geen voorstander van de aansluiting.

- De bestuurlijke context is veranderd sinds 2008. Grootschalige investeringen in auto-infrastructuur moeten een duidelijk aantoonbare meerwaarde bieden. Een afslag vanaf de N200 realiseren ligt niet voor de hand. Het college gaat voor duurzaamheid en er is een Agenda Autoluw. Met wethouder Dijksma is over de aanvraag van de aansluiting gesproken. Zij heeft aangegeven een aansluiting alleen voor openbaar vervoer te willen, niet voor autoverkeer.
- V&OR kijkt naar het grotere belang van de stad. Elders een afslag op de N200 inleveren ten faveure van de afslag Tuinen van West is erg lastig. Het schaadt de belangen van andere partijen.
- In het Mobiliteitsplan Nieuw-West, dat overigens nog moet worden vastgesteld, is de aansluiting niet opgenomen. Wel is voorzien in een busverbinding door het oostelijk deel van de Osdorperbinnenpolder Noord bij De Eendracht en daarmee ook in de buurt van de Polderheuvel).
- De bewoners zijn niet enthousiast over de aansluiting. Men vreest nog meer (sluip)verkeer.
- De Ondernemersvereniging heeft gemengde gevoelens bij de aansluiting. Enerzijds zou het de bereikbaarheid en de bekendheid van Tuinen van West zeker ten goede komen. Anderzijds vreest men sluipverkeer en vooral onverantwoordelijk hard rijdende automobilisten en motorrijders. In de huidige versie van het Mobiliteitsmanagementplan voor het evenemententerrein is geen rekening gehouden met een de aansluiting. Er is grote behoefte aan goed openbaar vervoer naar de woonwijk (buurt 10) en Tuinen van West (naast het onregelmatig rijdende besloten vervoer). Volgens de Ondernemersvereniging zou uitbreiding van bus 21 hiervoor het meest geschikt zijn, in plaats van de huidige inkorting. Maar ook buslijn 80 is zeer welkom, dit geeft de mogelijkheid te reizen naar Amsterdam en naar Haarlem.

<u>Verkeersoverlast bij evenementen</u>

Bij evenementen ervaren bewoners van Geuzenveld en ook gebruikers/bewoners van Tuinen van West verkeersoverlast. Bij de voorstellen voor het nieuwe locatieprofiel voor de Polderheuvel is dit aan de orde geweest. De Polderheuvel is in beheer bij de ondernemersvereniging Tuinen van West. Zij plannen activiteiten en maken afspraken met de organisatoren van evenementen. Er wordt gewerkt aan een Mobiliteitsmanagementplan voor de Polderheuvel, dat richtinggevend is voor de organisatoren voor evenementen. Hierin is wordt meer dan tot heden het geval is ingezet op bereikbaarheid met de fiets en met pendelbussen. Alle verkeersmaatregelen rond een evenement, ook de inzet van pendelbussen, worden betaald door de organisator van het evenement. Een organisator van een evenement moet zijn plannen voorleggen aan de evenementen coördinator van de ondernemersvereniging en de ondernemersvereniging moet deze accorderen. Daarnaast toetst de gemeente de plannen bij de vergunningverlening.

<u>Mobiliteitsplan Nieuw-West</u>

De zorg om de bereikbaarheid van Tuinen van West is onderdeel van het mobiliteitsplan Nieuw-West. In het plan is de aansluiting op de N200 niet opgenomen. In het plan is wel een knip in de Osdorperweg en in de Tom Schreursweg opgenomen om doorgaand verkeer te weren. En ook is een aantakking op buslijn 80, van Haarlem naar Amsterdam, voorzien. Buslijn 80 zou de N200 moeten verlaten op de plek waar de aansluiting Tuinen van West gedacht was en dan via de Joris van den Berghweg en de Tom Schreursweg naar Geuzenveld gaan rijden. Daarmee verbetert ook de bereikbaarheid van sportpark de Eendracht. Dit is echter niet binnen 2 jaar te realiseren.
Als alternatief zou bij evenementen meer met pendelbussen gewerkt moeten worden om de verkeersoverlast in de wijk Geuzenveld bij evenementen op de Polderheuvel te verminderen.

Financiën

[redacted]

Conclusie

Uit voorgaande blijkt dat er bij de stakeholders weinig animo is voor een aansluiting van Tuinen van West op de N200. Meeliften met de herinrichting van de N200, zoals ooit de bedoeling was, is niet meer mogelijk. De bereikbaarheid van Tuinen van West is echter nog steeds niet optimaal is. Tuinen van West heeft een regionale functie en de bereikbaarheid met OV is slecht. Een deel van de bezoekers komt logischerwijs met de auto, omdat men bijv. bij een van de stadslandbouwbedrijven boodschappen komt doen en van grotere afstand komt of niet zo mobiel (meer) is. Het is een behoorlijk eind fietsen vanuit de woonwijken van Amsterdam en zeker vanuit Haarlem of Haarlemmermeer.

Het is dus een dilemma: doorgaan voor een aansluiting of stoppen. Er is al veel tijd, energie en geld besteed aan het onderzoek naar de aansluiting. De vraag is of meer onderzoek leidt tot een goede oplossing voor alle partijen. Die kans is erg klein. Het momentum is voorbij.

Het advies is om af te zien van een directe aansluiting van Tuinen van West op de N200.
En bij evenementen meer in te zetten op pendelbussen i.p.v. de auto.

Volgende processtappen

De volgende stappen zijn:

- DB-besluit om af te zien van een directe aansluiting van Tuinen van West op de N200;
- Schriftelijk Informeren van de stakeholders van het onderzoek;
- Afronden opdracht Sweco;
- Uitvoeren van groot onderhoud aan de Joris van den Berghweg op het gedeelte tussen de Tom Schreursweg en de 1800 Roeden. Dit onderhoud is jarenlang uitgesteld omdat de weg bij een aansluiting op de N200 zou worden heringericht. De kosten zijn nog niet geraamd, maar kunnen uit de GREX betaald worden.

[redacted]

Advies, afstemming en participatie

In het kader van het onderzoek is de afgelopen jaren overlegd met een reeks aan stakeholders. Voor dit specifieke advies is overlegd met V&OR met de medewerkers van het Mobiliteitsplan Nieuw-West en met de Ondernemersvereniging.

Overleg met V&OR 6 mei 2020

Op 6 mei jl. is telefonisch overleg gevoerd met V&OR over hetgeen er nu ligt (conceptrapport, maatregelenpakketten). V&OR heeft veel moeite met de aansluiting; zij mist de bredere context en vindt dat de focus te veel ligt op alleen de Tuinen van West en oplossingen in de vorm van aanpassing van de aansluiting. Uit de rapporten blijkt geen echte noodzaak voor de aansluiting, harde gegevens ontbreken. Het is niet duidelijk wat het effect is van de afslag op Tuinen van West en omgeving. V&OR wijst er op dat het huidige college geen voorstander is van het verbeteren van regionale bereikbaarheid van recreatiegebieden en evenemententerreinen per auto. Hiervoor wordt bij voorkeur de fiets of het OV gebruikt.

Rijkswaterstaat is geen voorstander van de aansluiting, omdat deze volgens hen de doorstroming op de N200 ondermijnt. Daarnaast is bekend dat wil Rijkswaterstaat geen extra aansluiting op de N200. Als Tuinen van West wordt aangesloten op de N200, zal een andere afslag moeten verdwijnen. De cijfers van Sweco hebben volgens V&OR onvoldoende kunnen aantonen dat een aansluiting te rechtvaardigen is.

Het DB kan beslissen om af te zien van de aansluiting op de N200. Het onderzoek naar de afsluiting is uitgevoerd in opdracht van het projectteam Tuinen van West en bij de start afgestemd met het stadsdeelbestuur.
Wanneer we wél gaan voor een aansluiting op de N200 is verdere afstemming én besluitvorming nodig door gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer (i.v.m. gevolgen voor verkeer door Halfweg en mogelijk vervallen van afslag Osdorperweg) en Rijkswaterstaat (i.v.m. nieuwe aansluiting en consequenties daarvan) nodig. Vanwege de consequenties voor de hoofdontsluiting van Amsterdam kan het DB een besluit over de nieuwe aansluiting niet nemen. Gemeente Haarlemmermeer en Rijkswaterstaat moeten instemmen met de plannen.

Documenten

Registratienr.	**Naam**
<*automatisch*>	20190326 Rapport bereikbaarheid Tuinen van West (concept)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

< Naam van je directie of stadsdeel, naam, telnr en e-mailadres van de behandelend ambtenaar >

Uitslag

<*automatisch, na afloop staf*>