

## Memo

Datum	4 mei 2017	Status	Concept-definitief
Onderwerp	Herinrichting Zuideinde, Oostzaan		
Bijlage	-		

### Aanleiding

Dit memo is bedoeld als input voor de gemeente Oostzaan bij de afweging van verschillende varianten van de Herinrichting Zuideinde. Het memo heeft een ambtelijke status.

### Beleidsmatige kaders

De Vervoerregio Amsterdam heeft de ambitie om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het vigerende beleid van de Vervoerregio is gestoeld op het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP, 2004). Mobiliteit valt ruwweg uiteen in vier onderdelen:

- Regionaal Netwerk Weg\*, geoperationaliseerd in de Investeringsagenda Weg;
- Regionaal Netwerk Openbaar Vervoer\*, geoperationaliseerd in de Investeringsagenda OV;
- Regionaal Netwerk Fiets\*, geoperationaliseerd in de Investeringsagenda Fiets;
- Verkeersveiligheid, geoperationaliseerd in de Investeringsagenda Verkeersveiligheid.

\*Deze netwerken zijn in samenspraak met aangesloten gemeentes gedefinieerd.

Directe aanleiding van de opgave is een vraagstuk met betrekking tot de verkeersveiligheid op de Zuideinde, vanaf de kruising Kerkstraat/Zuideinde tot aan de kruising Kolkweg/Zuideinde. De Zuideinde maakt onderdeel uit van het Regionaal Netwerk Fiets en Regionaal Netwerk OV; voor deze laatste geldt bovendien dat op deze as een hoogwaardige R-Net bus rijdt. De opgave maakt géén onderdeel uit van het Regionaal Netwerk Weg.

Bij de toetsing van de opgave op Zuideinde wordt in algemene zin gekeken naar de regionale bereikbaarheidsambitie, en in het bijzonder naar de ambities voor de regionale netwerken OV en Fiets.

### Huidige situatie

Op Zuideinde geldt een snelheidsregime van 50 km/uur en verkeer geniet voorrang op de aangesloten 30 km/uur Erftoegangswegen (ETW) middels haaiantanden. De weg is gedeeltes ingericht als een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) en vervult een essentiële functie in het dorp als het gaat om de afwikkeling van zowel lokaal als doorgaand verkeer. Recente tellingen bevestigen dit beeld, waarbij er sprake is van relatief hoge verkeersintensiteiten.

Met R-net bus 392 bezit Oostzaan hoogwaardig openbaar vervoer (HOV): een snelle, frequente en comfortabele verbinding richting Amsterdam en Zaanstad. Momenteel rijdt deze lijn per richting 4x per uur over Zuideinde (en 6-8x per uur in de spits). Vanuit de HOV-ambitie geredeneerd is er sprake van een suboptimale situatie, waarbij de bus over relatief krappe wegen moet rijden en rekening moet houden met kruisend verkeer, parkerende auto's, voetgangsoversteekplaatsen (VOP) en verkeersremmende maatregelen (plateaus, drempels). Het verlies van snelheid wordt deels gecompenseerd op de as buiten Oostzaan, richting Amsterdam en Zaanstad. Afsproken is dat lijn 392 ook met de dienstregeling start Noord/Zuidlijn een spitsfrequentie van 8x per uur behoudt. Aan de hand van het gebruik wordt later door Connexxion gekeken of deze frequentie gehandhaafd kan blijven worden.

Voor de fietser is in rood asfalt over de gehele Zuideinde voorzien in fietssuggestiestroken. Als het gaat om de ambitie vanuit het Regionaal Netwerk Fiets is dit een minimaal gewenste inrichting die past binnen het krappe wegprofiel en het snelheidsregime.

Als het gaat om verkeersveiligheid zijn er, conform de inrichting van de weg als Gebiedsontsluitingsweg, geen snelheidsremmende maatregelen getroffen op de Zuideinde. Er is aanleiding om op punten de inrichting verder te verduidelijken en meer in lijn te brengen met die van een Gebiedsontsluitingsweg, maar er lijkt nu geen sprake te zijn van een verkeersonveilige situatie. Voor zover bekend, zijn er geen structurele verkeersongevallen. De 50 km/uur weg staat wel op gespannen voet met het dorpse karakter van de directe omgeving: de weg ligt dicht op de erftoegang van woningen en aanliggende parkeerplaatsen.

### **Inzet Vervoerregio**

Door de gemeente zijn een aantal varianten opgesteld en gesimuleerd op doorstroming. De Vervoerregio is een voorstander van een proactieve kijk op verkeersveiligheid; dat er nu geen sprake is van ongevallen laat niet onverlet dat er wellicht mogelijkheden zijn om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Wel dient er sprake te zijn van een goede afweging van de verschillende belangen.

Hierbij constateren we dat de volgende maatregelen bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid en tegelijkertijd ook recht doen aan de Zuideinde als gebiedsontsluitingsweg:

1. Het eenduidig inrichten van de 50 km/uur weg als gebiedsontsluitingsweg:
  - a. Het verwijderen van parkeerplaatsen langs de 50 km/uur weg;
  - b. Het verduidelijken van de overgang gebiedsontsluitingsweg naar 30 km/uur Erftoegangsweg door het aanbrengen van portalen/verkeersplateaus.
2. Het verbreden van de fietssuggestiestroken aan weerszijden van de 50 km/uur weg en een optische vernauwing te bewerkstelligen, wat een remmend effect heeft op automobilist en de verkeersveiligheid voor de fietser vergroot;

De Vervoerregio is geen voorstander van een verdere uitbreiding van het snelheidsregime van 30 km/uur vanaf de Kerkstraat richting de Kolkweg en het afdwingen ervan middels snelheidsremmende maatregelen. Het effect op de doorstroming van het wegverkeer is in de verschillende varianten negatief: afhankelijk van de variant gaat het om een vertraging van 30-120 seconden.

Het betekent ook een verdere afname in de geboden kwaliteit voor R-Netlijn 392: zowel snelheid als comfort komen verder onder druk te staan. Het is niet duidelijk of dit zijn weerslag zal hebben op het toekomstige aanbod van een R-Netverbinding in Oostzaan.

### **Conclusie**

De Vervoerregio Amsterdam meent dat door het eenduidig inrichten van de Zuideinde als een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur), alsmede het verbreden van de fietssuggestiestroken aan weerszijden van de weg, er voldoende extra verkeersveiligheid kan worden geboden zonder dat de doorstroming van het autoverkeer en de geboden kwaliteit van R-Netlijn 392 in het geding komt. Voorts pleit zij er voor om geen verdere uitbreiding van de 30 km/zone te realiseren.