



Gemeente  
Amsterdam

# Onderzoek maatregelen Osdorperweg

Inschatting effecten maatregelen

Mei 2024



# Inhoudsopgave

<b>Aanleiding en doel</b>	3
Mogelijke maatregelen	
Gebruikte bronnen	
<b>De Osdorperweg</b>	7
Intensiteiten (tellingen)	
Doorgaand verkeer	
Reistijd en snelheden	
Alternatieve routes	
Ongevallen	
Ontwikkelingen	
<b>Effecten per maatregel</b>	18
<b>Overzicht</b>	43
Voordelen, nadelen en effecten per variant	
<b>Bijlage</b>	46



Bron: Archief Amsterdam



# Aanleiding en doel



# Aanleiding en doel

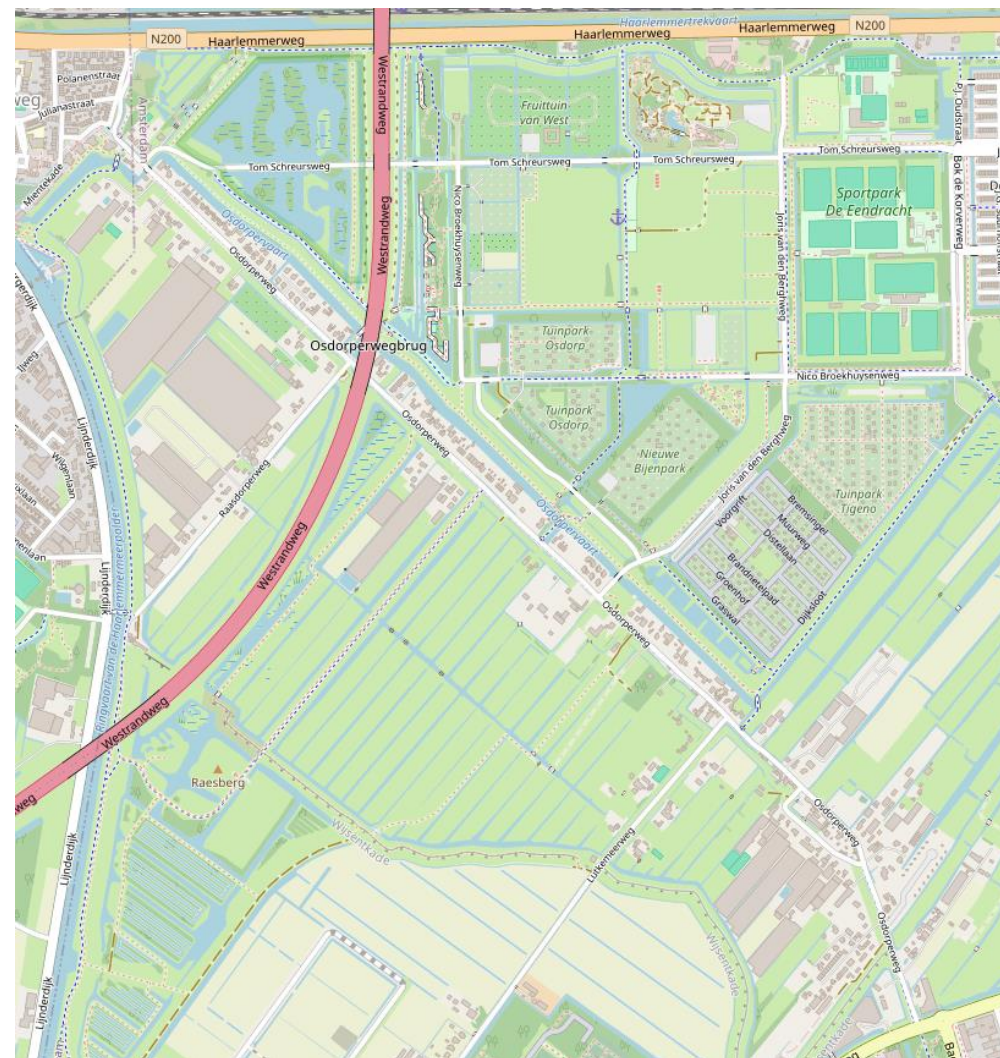
## Functie Osdorperweg

In de Nota van Uitgangspunten Osdorperweg staat beschreven dat de **Osdorperweg niet langer de functie van verbindingsweg moet vervullen**. De Osdorperweg wordt vaak gebruikt als doorgaande verkeersroute tussen Halfweg en Osdorp, terwijl deze weg daarvoor te smal is en ongeschikt is. Het autoverkeer dient zoveel als mogelijk geconcentreerd te worden op de zogenaamde plusnetten zoals bijvoorbeeld de N200.

De Agenda Autoluw en het concept Mobiliteitsplan Nieuw-West ambiëren dat Nieuw-West minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zal hebben te verwerken en er meer autoluwere woonbuurten ontstaan. Mogelijk zal dit voornemen leiden tot aanpassingen van de verkeerscirculatie in en rond de Tuinen van West. Hetzelfde geldt voor het afwaarderen van straten van 50km/u naar 30km/uur.

## Voorliggend onderzoek

In het onderzoek zijn diverse maatregelen beoordeeld met als doel **het verlagen van de verkeersintensiteit** (motorvoertuigen).





# Mogelijke maatregelen

## 1 Dichtzetten middenberm Ookmeerweg

## 2 Maatregelen voor vrachtverkeer

2.a Venstertijden

2.b Eenrichtingsverkeer

## 3 Om en om regeling op (delen van) de Osdorperweg

## 4 Filters

4.a Harde (fysieke) knip

4.b Dynamisch (bijvoorbeeld in de spitsen)

4.c Intelligente toegang (bestemmings/doorgaand)

## 5 Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer

## 6 Maatregelen Tuinen van West

6.a Afsluiten Joris van der Berghweg

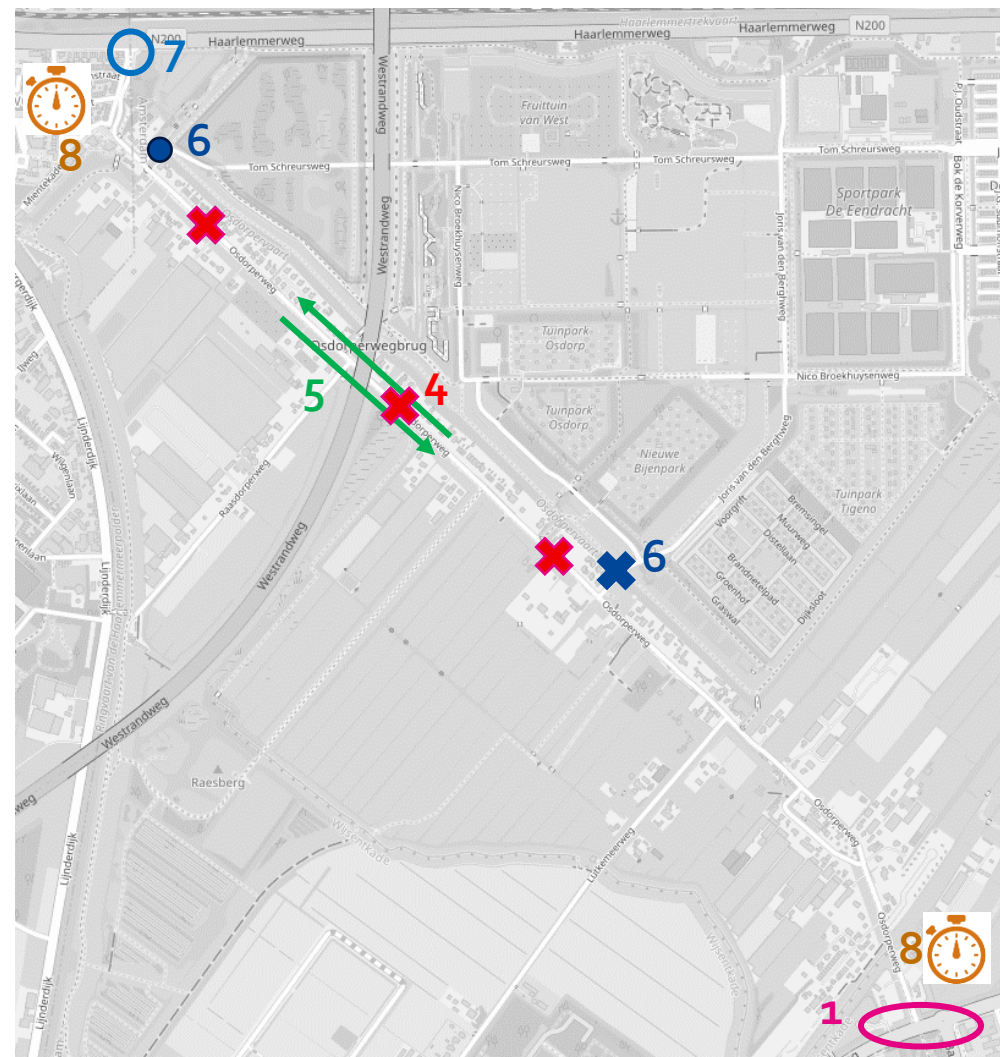
6.b Afsluiten/Eenrichtingsverkeer Tom Schreursweg

## 7 Aanpassen verkeerslichten Haarlemmerweg N200

7.a Langer op rood

7.b Doorsteek N200 dichtzetten

## 8 Snelheid handhaven / trajectcontrole





# Gebruikte bronnen

Voor dit onderzoek zijn de volgende bronnen gebruikt.

## TomTom data

### *Wat is het*

Data gebaseerd op de floating car data die TomTom heeft (GPS data van navigatie en mobiele telefoon). Dit betekent dat niet al het verkeer wordt gemeten maar ongeveer 10-20% afhankelijk van locatie en tijdstip.

### *Aandachtspunten*

- Niet te herleiden tot absolute aantallen.
- Bestemmingsverkeer mogelijk onderschat (die weten de route en gebruiken geen GPS data).

## Verkeersmodel Amsterdam

### *Wat is het*

Het verkeersmodel geeft (geschatte) intensiteiten op alle wegvakken in Amsterdam en prognoses richting de toekomst. Effecten van maatregelen kunnen op netwerkniveau inzichtelijk worden gemaakt.

### *Aandachtspunten*

- De resultaten kennen een bandbreedte (marge).
- Het model maakt enkel onderscheid in etmaal, ochtendspits en restdag.
- Het betreft een gemiddelde werkdag in een jaar.

## (Slang)tellingen

### *Wat is het*

De hoeveelheid verkeer wordt geteld middels slangen die over de weg liggen. Elke passage zorgt voor een luchtdruk verschil. Onderscheid kan worden gemaakt in voertuigcategorieën. Daarnaast levert de telling intensiteiten per uur op.

### *Aandachtspunten*

- Betreft een periodieke telling, waarbij de periode (zomer, winter, vakanties etc.) waarin wordt gemeten belangrijk is.

## Via

### *Wat is het*

Via deze bron zijn verkeersongeval cijfers opgevraagd. Het betreft geregistreerde ongevallen door de politie.

### *Aandachtspunten*

- De registratie is niet waterdicht en niet alle ongevallen zijn opgenomen (zoals lichte ongelukken).



# De Osdorperweg

Intensiteiten (tellingen)

Doorgaand verkeer

Reistijd en snelheden

Alternatieve routes

Ongevallen

Ontwikkelingen

# Os Dorperweg: tellingen 2023

10 juni t/m 12 juli 2023 (8 weekenddagen en 24 werkdagen, totaal 32dagen min 10 en 11 juni en 5 juli ivm festival/storm)

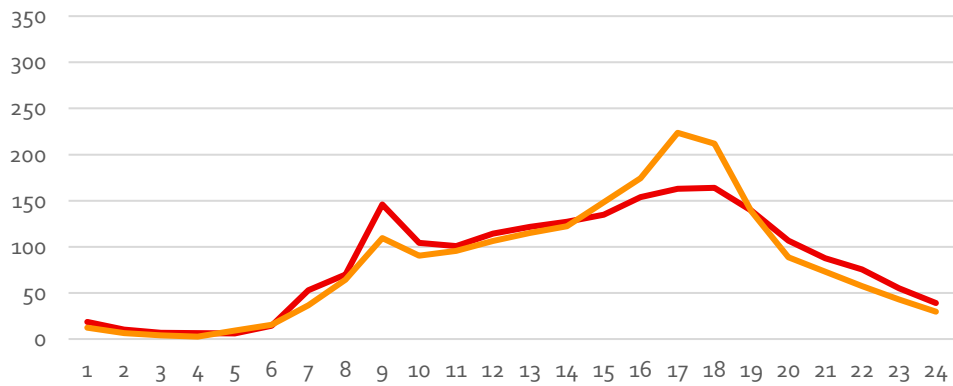
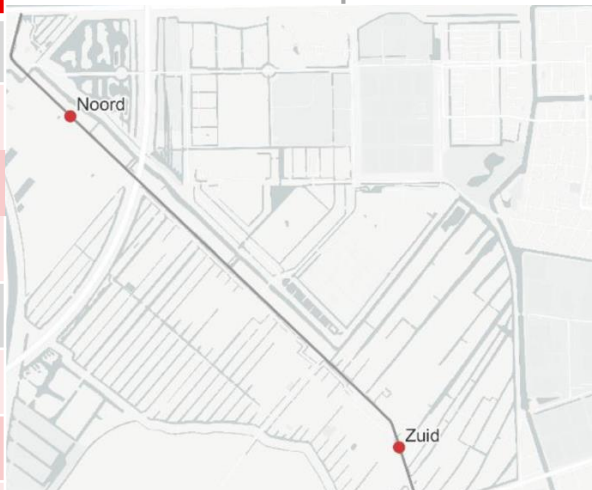
## Telpunt noord

Gem. Werkdag	Ochtendspits (7-9 uur)	Avondspits (16-18)	Etmaal
<b>Richting Zuid</b>			
Auto	202	299	1864
Vracht	14	28	154
<i>Auto+vracht</i>	<i>216</i>	<i>327</i>	<i>2018</i>
<b>Richting Noord</b>			
Auto	160	400	1839
Vracht	14	35	141
<i>Auto+vracht</i>	<i>174</i>	<i>435</i>	<i>1980</i>
<b>Som richtingen</b>	<b>390</b>	<b>762</b>	<b>3997</b>

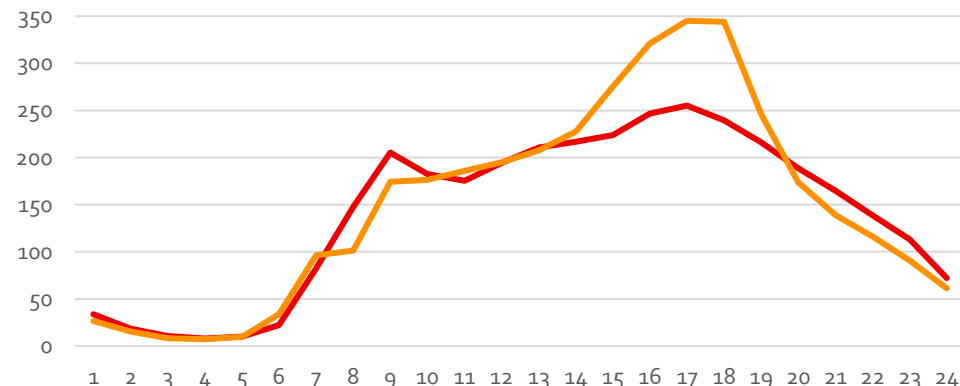
## Telpunt zuid

Gem. Werkdag	Ochtendspits (7-9 uur)	Avondspits (16-18)	Etmaal
<b>Richting Zuid</b>			
Auto	305	438	3026
Vracht	48	57	350
<i>Auto+vracht</i>	<i>353</i>	<i>495</i>	<i>3376</i>
<b>Richting Noord</b>			
Auto	240	607	3155
Vracht	35	82	423
<i>Auto+vracht</i>	<i>275</i>	<i>689</i>	<i>3578</i>
<b>Som richtingen</b>	<b>628</b>	<b>1184</b>	<b>6954</b>

Locaties telpunten



Verloop over gemiddelde dag









# Osdorperweg: doorgaand verkeer (2)

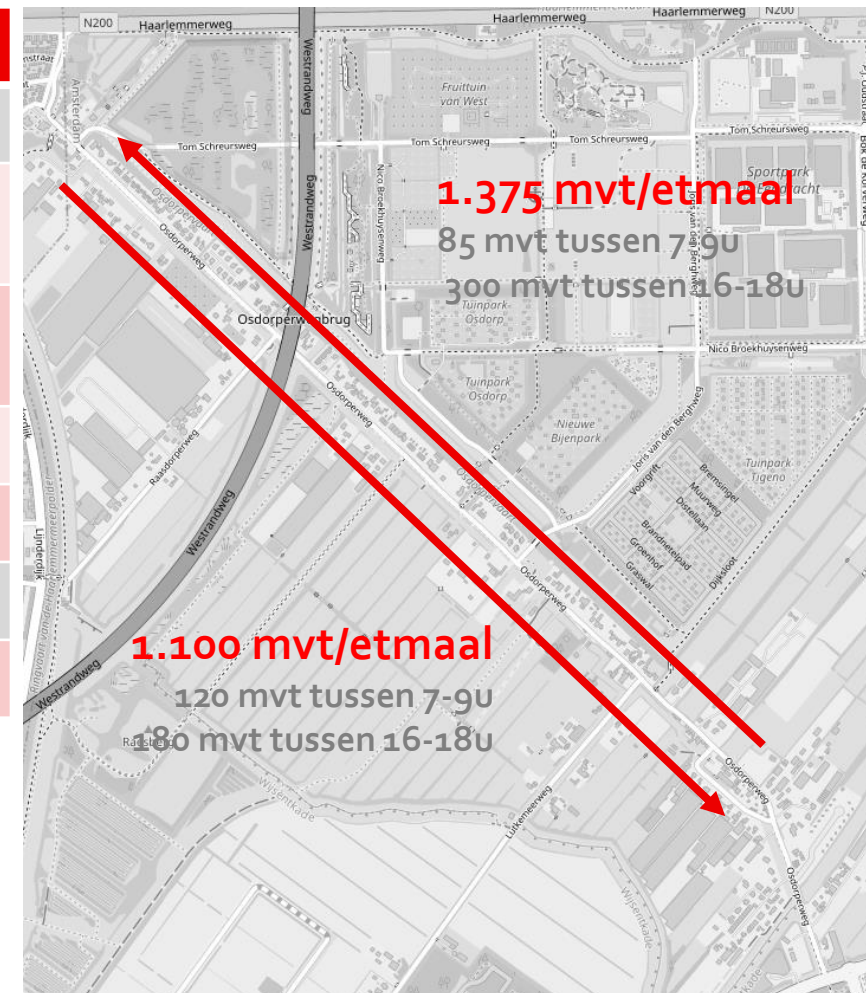
% doorgaand verkeer	Vanaf Noord	Vanaf Zuid
<i>Werkdag</i>		
<b>Etmaal</b> 1 jan 2023- 7 dec 2023	49%	29%
<b>Etmaal</b> 8 dec 2023- 28 feb 2024	56%	36%
<b>Ochtendspits (7-9)</b>	48 %	27%
<b>Avondspits (16-18)</b>	51 %	39%
<i>Weekend</i>		
<b>Etmaal</b>	50%	38%

## Combineren tellingen en percentages doorgaand verkeer

Samenvattend is het doorgaand verkeer vanaf Noord, circa **50%** en vanaf zuid circa **35%**. Dit komt, als je de data combineert met de gemeten intensiteiten\*, grofweg neer op de volgende aantallen doorgaand verkeer:

- Noord -> Zuid: **1.100** motorvoertuigen (mvt) per etmaal  $(=(2.018+10%)*50%)$
- Zuid -> Noord: **1.375** motorvoertuigen (mvt) per etmaal  $(=(3.578+10%)*35%)$

In de spitsen zijn de getallen met grijs weergegeven in het figuur hiernaast



\*De telpunten liggen niet precies aan het begin van de Osdorperweg en daarom niet 1-op-1 te combineren, daarom is een kleine correctie uitgevoerd (+10%).



# Osdorperweg: Reistijd en snelheden (1)

De snelheid op de Osdorperweg is sinds 8 december 2023 30 km/u. Als iedereen zich aan de maximum snelheid zou houden zou de reistijd over het gehele traject circa:  $3.06 \text{ km} * 30 \text{ km/u} = 6.12 \text{ minuten}$  zijn (367 seconden).

Snelheid en reistijd Osdorperweg (7 dec 2023 – 4 maart 2024)

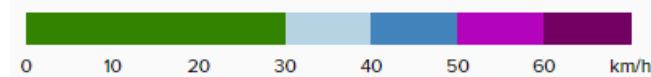
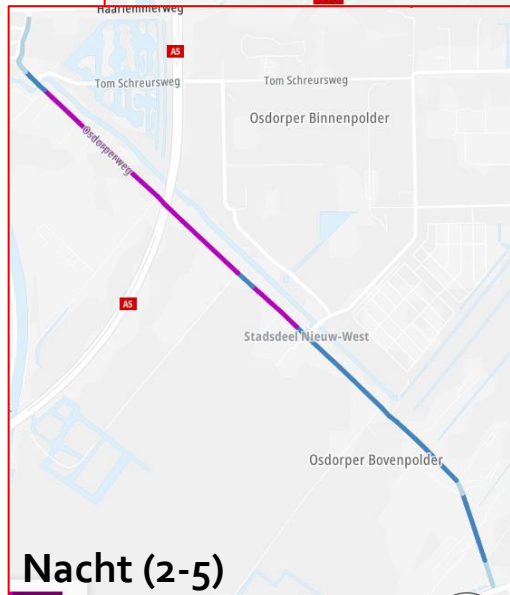
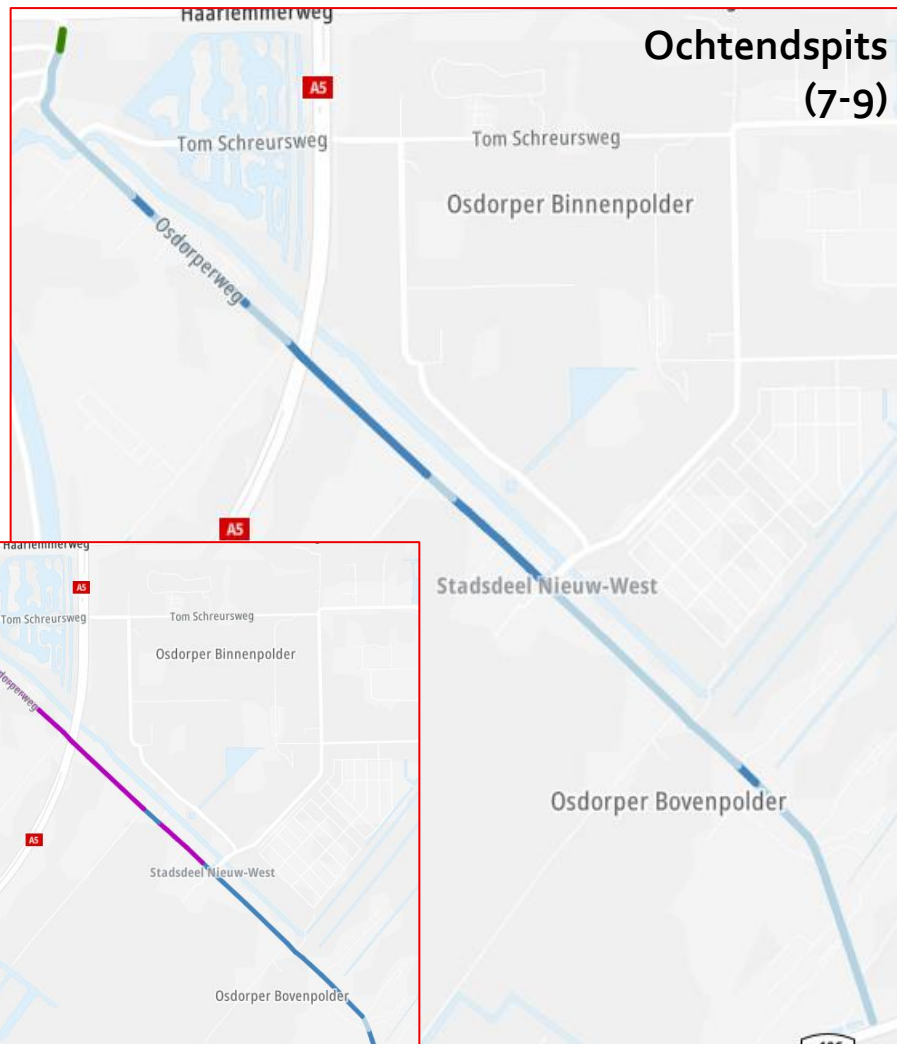
	Snelheid [km/u] (mediaan)	Snelheid [km/u] (85 <sup>ste</sup> percentiel)	Reistijd [seconden] (mediaan)
<i>Zuid -&gt; Noord</i>			
Ochtendspits (7-9)	38	48	293
Avondspits (16-18)	36	45	304
Middag (12-14)	38	47	296
Nacht (2-5)	46	58	242
<i>Noord -&gt; Zuid</i>			
Ochtendspits (7-9)	38	47	293
Avondspits (16-18)	36	46	310
Middag (12-14)	38	47	296
Nacht (2-5)	45	57	248

De tellingen in 2023 hebben ook de snelheid gemeten: Op het noordelijke telpunt werd een gemiddelde snelheid van 48,0 km/u gemeten en op het zuidelijke meetpunt 43,0 km/u

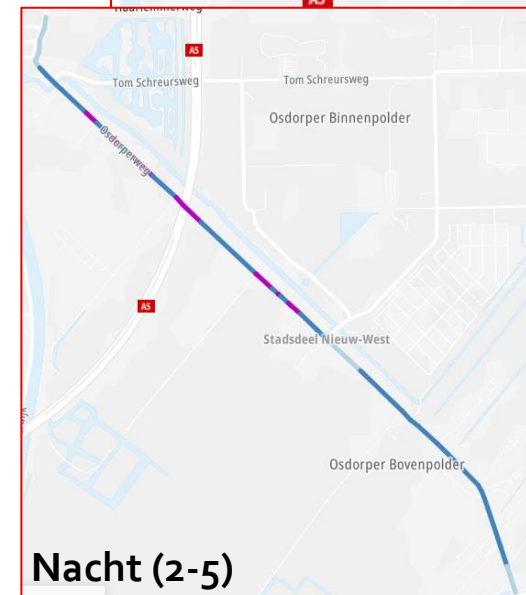
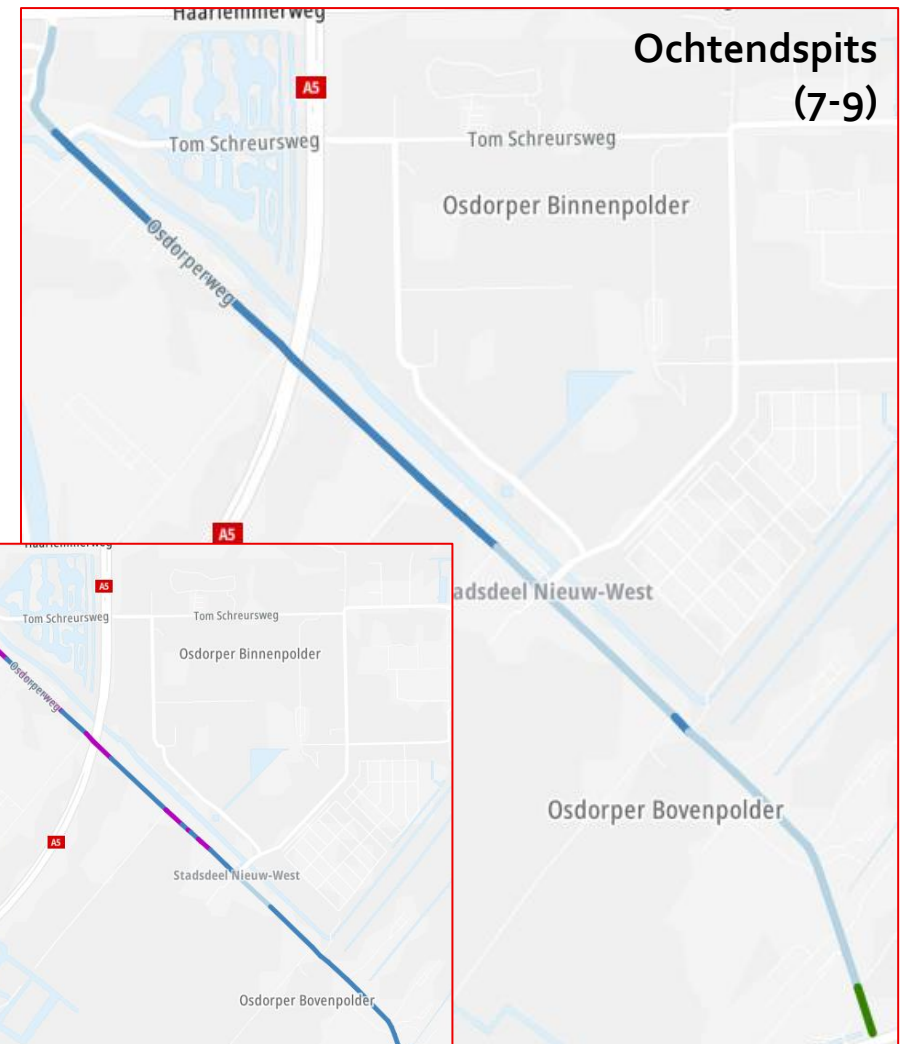
**Conclusie:** bijna niemand houdt zich aan de snelheid. Als iedereen zich wel aan de max. snelheid zou houden is de reistijd circa 1 a 2 minuten langer.

# ✖ ✖ ✖ Osdorperweg: Reistijd en snelheden (2)

Snelheid (mediaan) Zuid -> Noord



Snelheid (mediaan) Noord -> Zuid





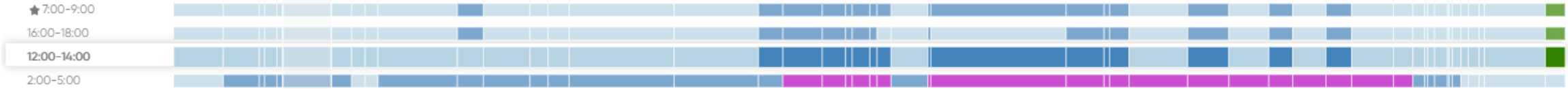
# Osdorperweg: Reistijd en snelheden (3)

Snelheid Zuid -> Noord

Werkdagen 7-12 -> 4/3 /  
12:00-14:00  
- speed percentiles



Werkdagen 7-12 -> 4/3

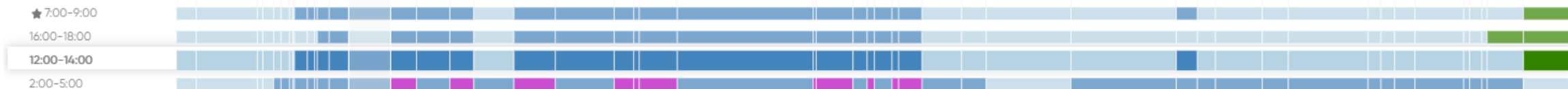


Snelheid Noord -> Zuid

Werkdagen 7-12 -> 4/3 /  
12:00-14:00  
- speed percentiles



Werkdagen 7-12 -> 4/3



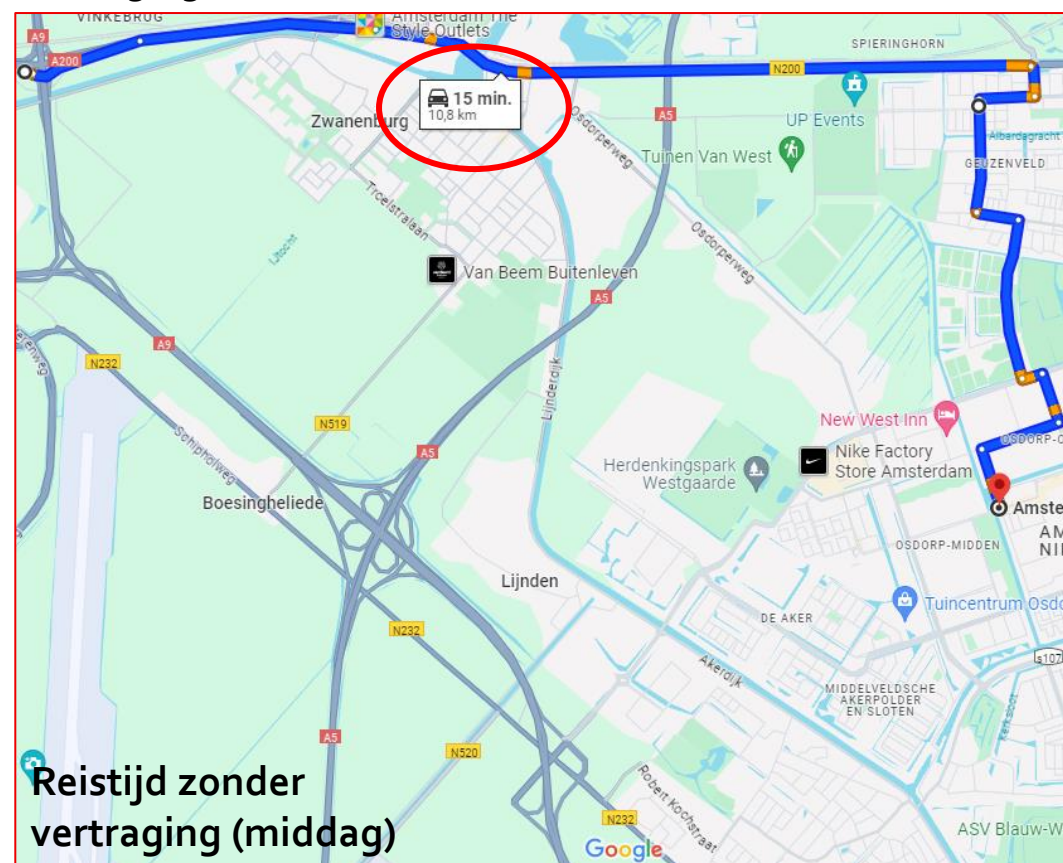


# Osdorperweg: Alternatieve routes (1)

De maatregelen hebben als doel het doorgaand verkeer te verminderen. In onderstaande afbeeldingen zijn alternatieve routes (vanaf noord) en omrijdtijden weergegeven. Uit de data blijkt dat iets minder dan **de helft** van het doorgaande verkeer op de Osdorperweg vanaf Rotterpolderplein komt. De andere helft komt uit Halfweg/Zwanenburg. De omrijdtijd hangt ook af van vertragingen/drukke op de routes, onderstaand de reistijden zonder vertraging.



De A9 is een goed alternatief, met ongeveer dezelfde reistijd (zonder file). Bij enkele minuten extra reistijd op de Osdorperweg zal deze route een prima alternatief vanuit Alkmaar/Haarlem zijn.

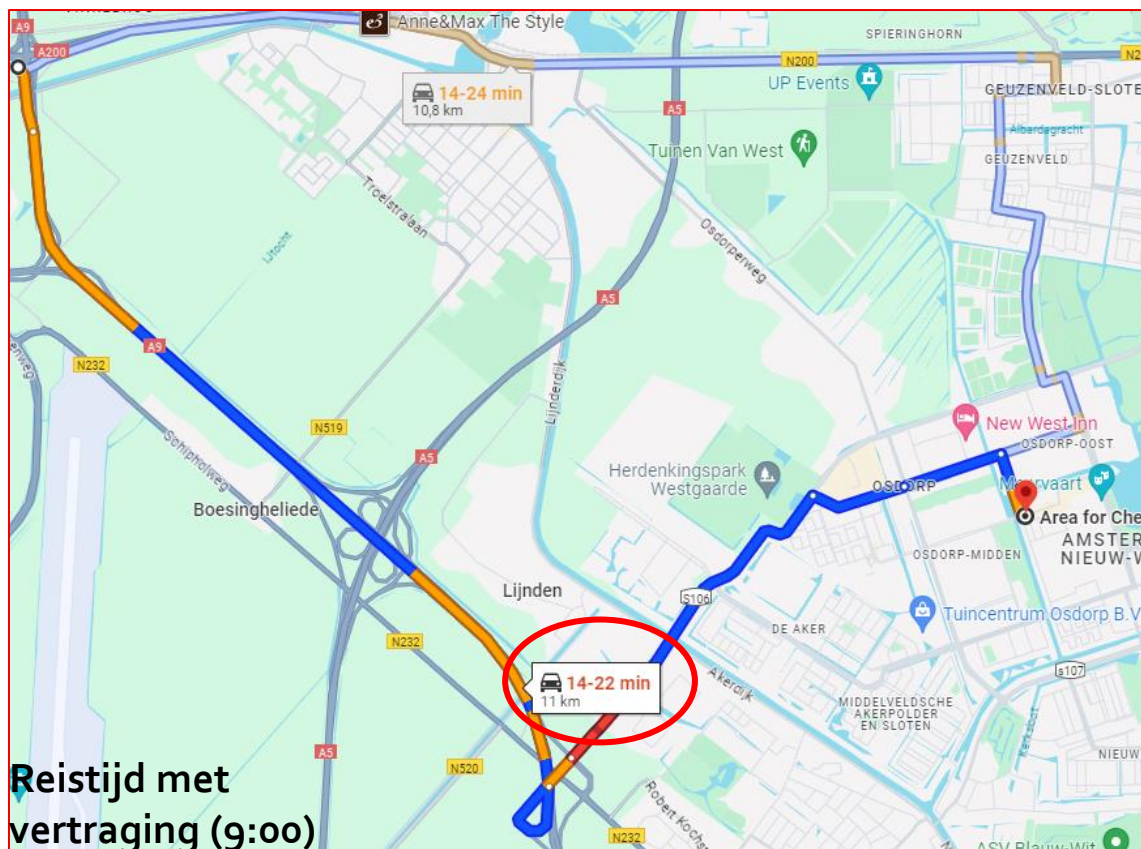


De alternatieve route via de N200 is wat langer, maar mogelijk ook aantrekkelijk voor een bestemming wat noord/oostelijker in Nieuw-West. Reistijd enkele minuten meer.



# Osdorperweg: Alternatieve routes (2)

Op de alternatieve routes kan tijdens spitsperiode vertraging ontstaan, waardoor de alternatieve routes minder aantrekkelijk worden.



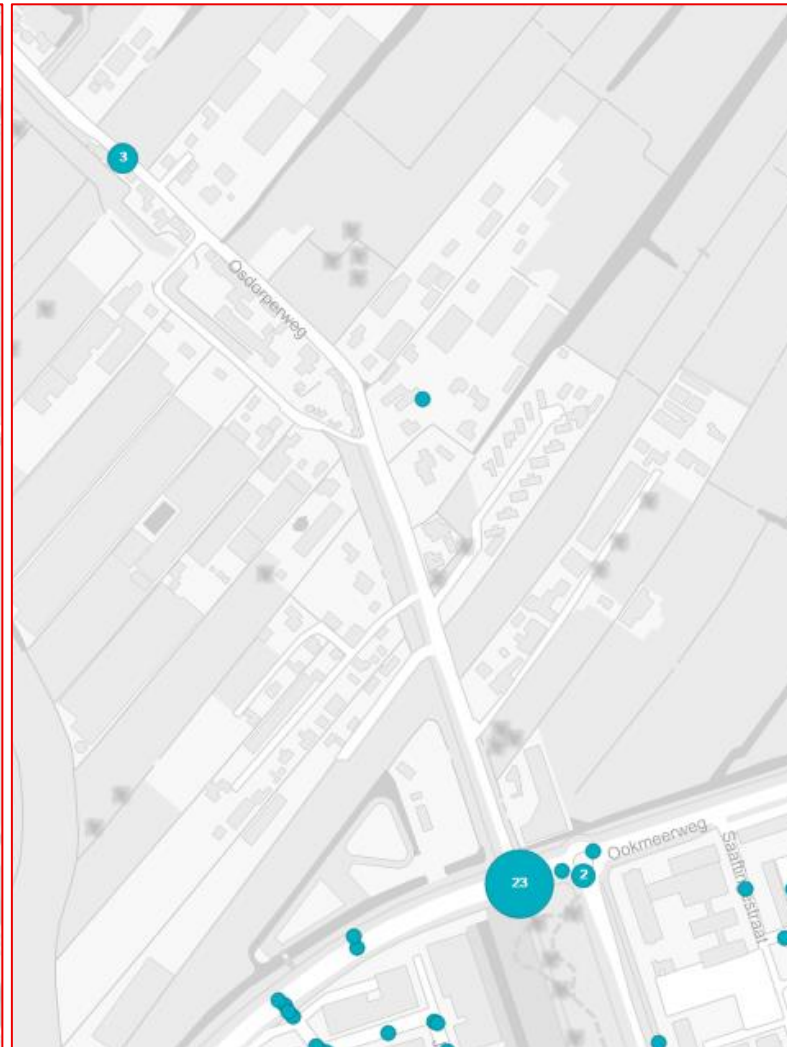
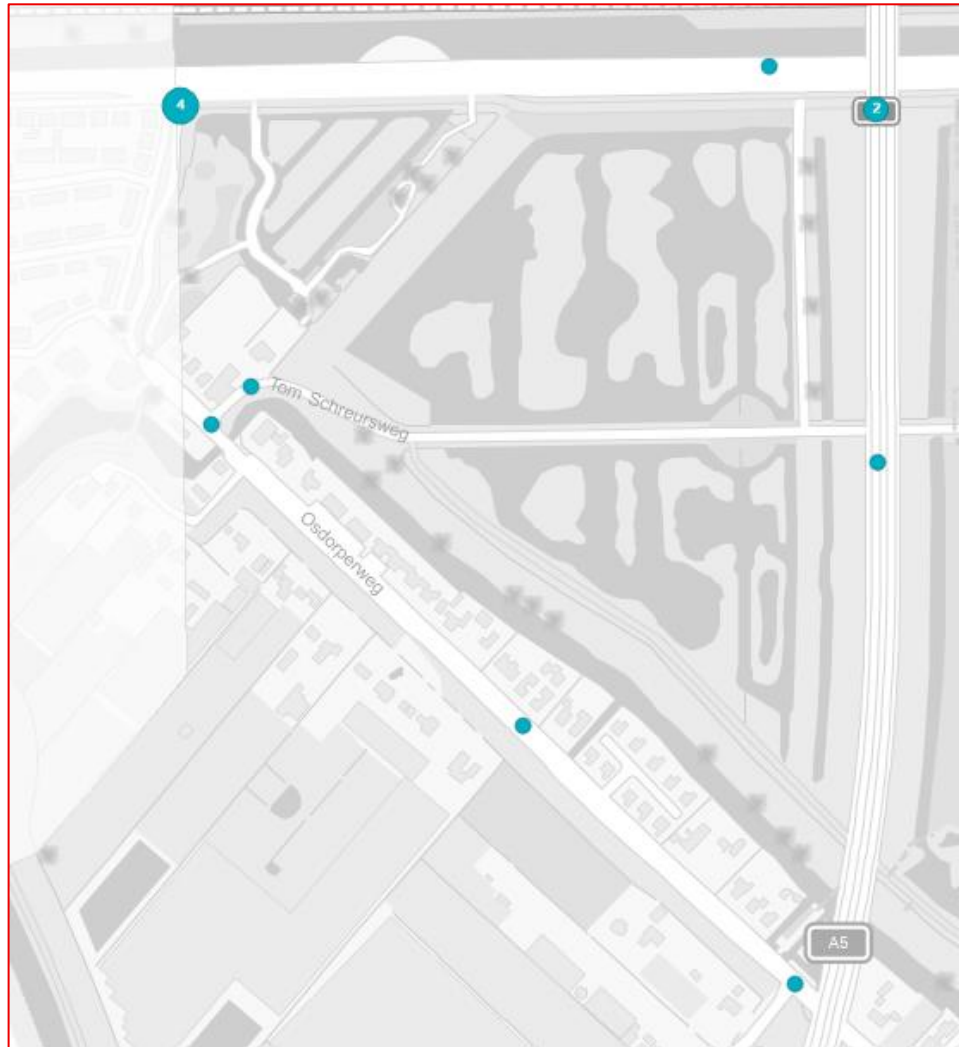
Het A9 alternatief is wel gevoelig voor vertraging. Historische reistijden laten zien dat de reistijd kan oplopen tot 22 minuten, de rotonde op de S106 is hierbij een bottleneck.



De reistijd via de N200 kent wat minder vertragingstijd/ bottlenecks, na afslag Osdorperweg is de vertraging in Nieuw-West beperkt.

# ✖ ✖ ✖ Osdorperweg: Ongevallen

Ongevallen 2021-maart 2024



## Kruising Osdorperweg-Ookmeerweg

Op deze kruising gebeuren veel ongevallen.

Aandachtspunt is dat bij een aantal ongevallen niet zeker is of ze bij de Osdorperweg zijn gebeurd of op de naastgelegen rotonde

Het kruispunt is opgenomen als **blackspot** (verkeersonveilige situatie) en dus reeds onderzocht.

In de rapportage blackspotlijst 2023-Locatie: B 241\_23 zijn enkele maatregelen benoemd.

Deze kunnen aansluiten bij de maatregelen in dit onderzoek







# Effecten per maatregel

- 1 Dichtzetten middenberm Ookmeerweg
- 2 Maatregelen voor vrachtverkeer
- 3 Om en om regeling op (delen van) de Osdorperweg
- 4 Filters
- 5 Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerde verkeer
- 6 Maatregelen Tuinen van West
- 7 Aanpassen verkeerslichten Haarlemmerweg N200
- 8 Snelheid handhaven / trajectcontrole



1

Dichtzetten middenberm Ookmeerweg



# Dichtzetten middenberm Ookmeerweg (1)

## Huidige situatie

Verkeer vanaf de Osdorperweg kan in de huidige situatie zowel de links als rechtsaf de Ookmeerweg oprijden. Om linksaf te slaan dient tweemaal een hiaat (gat tussen 2 auto's) te worden gevonden om over te steken en in te voegen. Bij drukte kan dit leiden tot een wachtrij op de Osdorperweg. Daarnaast is dit kruispunt als blackspot (verkeersonveilig) aangeduid.



## De maatregel

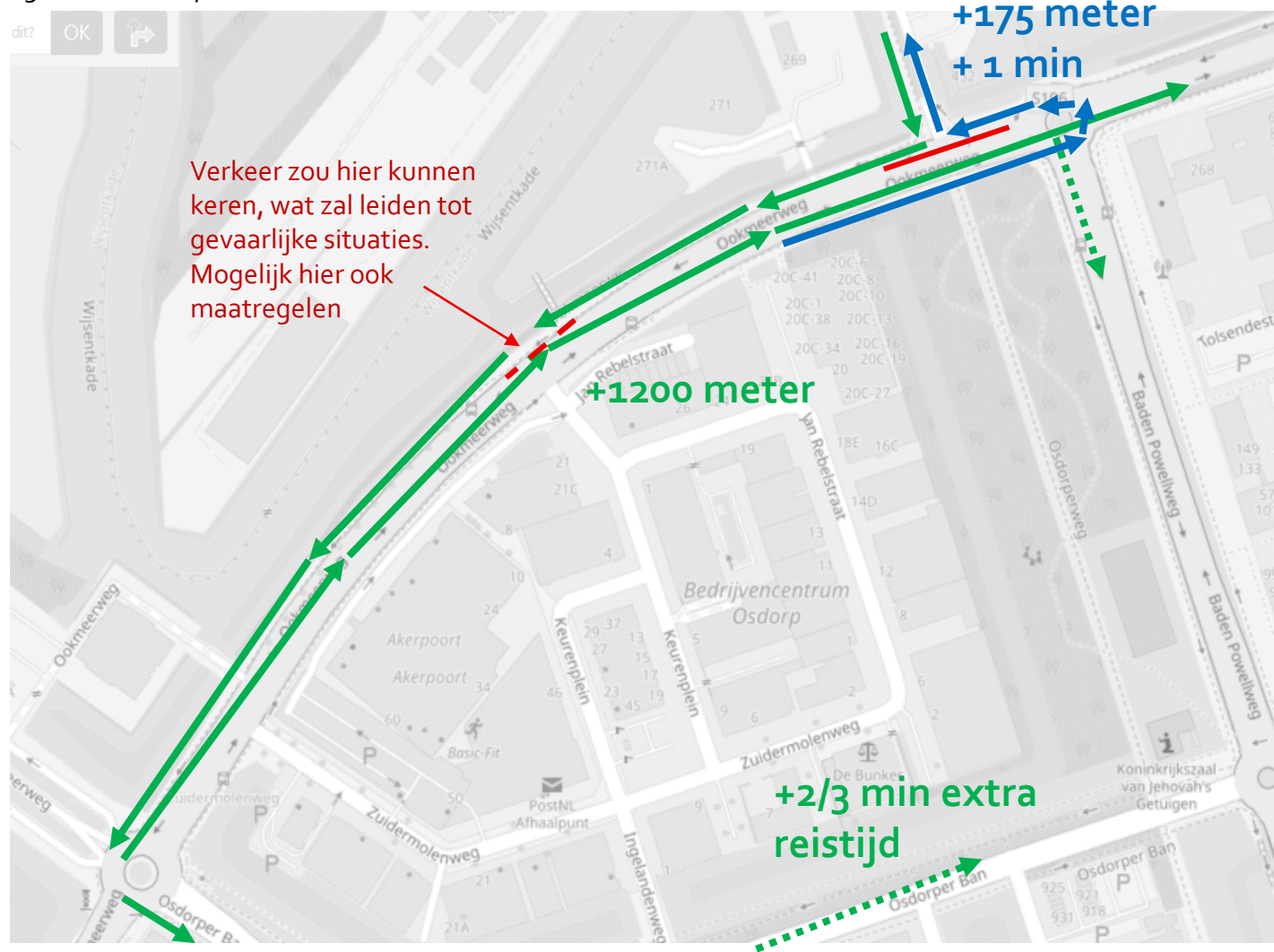
De bewegingen aangegeven met de rode pijlen zijn niet meer mogelijk.



Hierdoor zal de kruising eenvoudiger worden: verkeer naar het westen zal moeten omrijden, maar eventuele wachtrijen op de Osdorperweg zullen minder worden omdat invoegen makkelijker is

## Wat zijn de lokale effecten van de maatregel?

Er ontstaat mogelijk lokaal omrijdend verkeer. Verkeer **vanuit het westen** zou kunnen omrijden via de rotonde, waardoor extra reistijd minimaal zal zijn (circa 1 min). Geen grote veranderingen verwacht. Verkeer **vanuit de Osdorperweg** richting het oosten/zuiden heeft geen korte alternatieven. Hier zal een groter effect optreden.



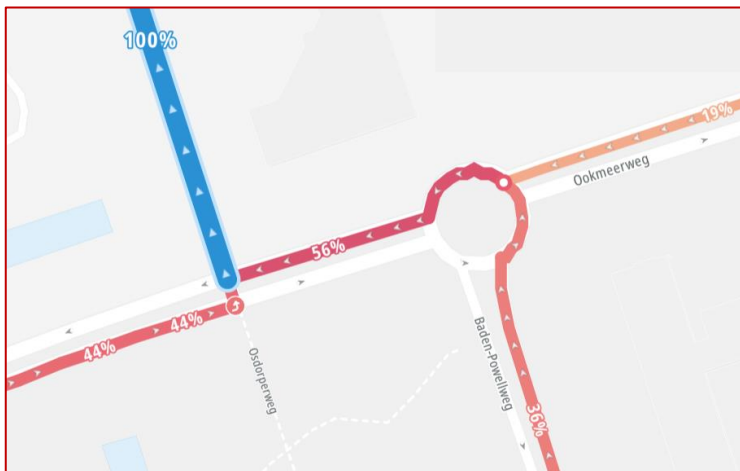


# Dichtzetten middenberm Ookmeerweg (2)

Zuid->Noord | Noord->Zuid

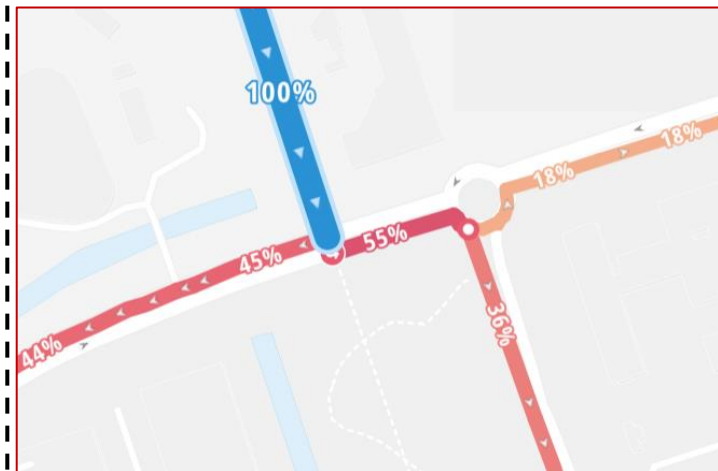
Waar komt het verkeer vandaan dat naar de Osdorperweg gaat?

44% Komt vanuit het westen en gebruikt dus de doorsteek. Dat zou niet meer kunnen na invoeren maatregel.



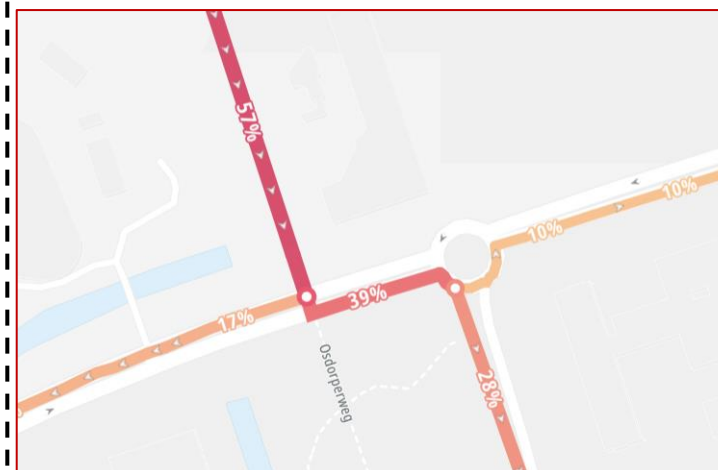
Waar gaat het verkeer vanuit de Osdorperweg heen?

55% Wil vanaf de Osdorperweg naar het oosten. Dat zou niet meer kunnen na invoeren maatregel.



Waar gaat het verkeer vanuit de Osdorperweg heen? (doorgaand verkeer)

39% Dat de hele Osdorperweg heeft gereden wil vanaf de Osdorperweg naar het oosten. Dat zou niet meer kunnen na invoeren maatregel.



## Conclusie verkeer naar Osdorperweg

Omrijdtijd voor die 44% is zeer beperkt: **geen/minimaal effect** op de intensiteiten op de Osdorperweg voor de richting zuid -> noord.

## Conclusie verkeer vanuit Osdorperweg

Als het uitgangspunt is dat enkel doorgaand verkeer anders gaat rijden is de potentie van de maatregel 39% minder verkeer. De potentie zal niet maximaal zijn, het blijft voor veel bestemmingen aantrekkelijk om de Osdorperweg te nemen. Inschatting effect is mogelijk de helft van de 39%, circa **20% minder verkeer** voor richting noord-> zuid, zo'n 210 voertuigen per werkdag (=39%\*50%\*1.100).



# Dichtzetten middenberm Ookmeerweg (3)

## Wat zegt het verkeersmodel Amsterdam?

Het dichtzetten van de middenberm is ook nog berekend in het verkeersmodel Amsterdam (VMA).

De effecten worden in het verkeersmodel groter geschat. Circa 40% minder verkeer richting het zuiden. In het VMA is niet bekend of dit enkel doorgaand verkeer is.





2

# Maatregelen voor vrachtverkeer

Venstertijden

Eén richtingsverkeer

# ✖ ✖ ✖ Maatregelen voor vrachtverkeer

## Aandeel vrachtverkeer

Uit de tellingen blijkt dat op de Osdorperweg tussen de 7,3% (noordelijk telpunt) en 11,1% zuidelijk telpunt vrachtverkeer is. Vruchtverkeer is in de tellingen gedefinieerd als de assen meer dan 3.7m uit elkaar staan. Dit zijn dus ook grote busjes. Het **aandeel grote, zware vrachtauto's is lager, tussen de 2% en 5%**.

Het is onbekend hoeveel bestemmingsverkeer en hoeveel doorgaand verkeer dit is. Gezien de bestemmingen is aannemelijk dat het aandeel doorgaand verkeer beperkt is.

## Venstertijden: Vruchtverkeer verbieden in de spitsen

Indien venstertijden worden ingesteld zal het aantal bewegingen over de dag redelijk gelijk blijven, maar kunnen de drukke periodes eventueel ontlast worden. Enkel zwaar vruchtverkeer zal een venstertijd krijgen. Mocht er een verbod voor vruchtverkeer komen in de ochtend- (7-9) en avondspits (16-18) dan zal dit maximaal 220 vrachtauto's treffen (zuidelijke deel). Gezien eerdere opmerking over de definitie van vruchtverkeer zal het verbod slecht voor de helft van dit aantal gelden, circa **110 zware vrachtauto's**. Dit draagt minimaal bij aan het terugbrengen van de intensiteiten op de Osdorperweg, mogelijk wat aan de beleving/overlast tijdens de spitsen.

## Eén richtingsverkeer

Het aantal zware vrachtauto's is beperkt in absolute aantallen. De effecten van éénrichtingsverkeer zullen daarom beperkt zijn. Wel zal éénrichtingsverkeer voor vrachtauto's leiden tot een **rustiger wegbeeld**.

Eénrichtingsverkeer kan voor bestemmingsverkeer leiden tot omrijden op locaties die mogelijk niet gewenst zijn.

## Handhaving

Het handhaven van de venstertijden of éénrichtingsverkeer is een aandachtspunt. Aan het begin van de Osdorperweg staat reeds een verbodsbord voor zware vrachtauto's, maar de vraag is of hieraan wordt gehouden.







3

Om en om regeling op (delen van) de  
Osdorperweg



# Om en om regeling op (delen van) Osdorperweg (1)

En om-en-om regeling leidt tot extra reistijd. Met verkeerslichten kan deze extra reistijd worden bepaald, bij voorrangregels hangt het af van de drukte.

## Inschatting capaciteit Bottleneck

Een vrije rijstrook heeft een capaciteit van circa 1.800 mvt/etmaal. Met een om-en-om regeling zal de capaciteit afnemen met circa 40%: de helft van de tijd rijdt de andere richting en er is een tijd dat er even niemand kan rijden\*. De capaciteit op de Osdorperweg is niet zo hoog dat er capaciteitsproblemen (onoplosbare wachtrijen) zullen ontstaan. Wel tijdelijke wachtrijen bij pieken.

## Extra reistijd verkeerslichten

Stel 30 seconden rood, 30 seconden groen. Dat is zonder andere auto's. Kans op groen: 50%, kans op rood 50%. Bij rood is de wachttijd gemiddeld 15 seconden + ontruimingstijd van de andere richting. Dit laatste hangt af van de lengte van het wegvak, maar aangenomen circa 5 seconden. Gemiddeld 20 seconden wachttijd bij rood. Samenvattend is per opstelling is de **gemiddelde vertraging 10 seconden** (50% 0 seconden, 50% 20 seconden) zonder verkeer. Indien er een wachtrij komt kan de vertraging oplopen tot 10-tallen seconden.



\*Afhankelijk van lengte versmalling



# Om en om regeling op (delen van) Osdorperweg (2)

Bij een duidelijke voorkeursrichting heeft een om-en-om regeling weinig effect. De drukte op de Osdorperweg is op beide richtingen van de weg ongeveer gelijk. Om-en-om regelingen zullen daardoor vanuit dat oogpunt goed kunnen werken.

## Effecten

De extra reistijd zal wellicht beperkt zijn, maar om-en-om regelingen zorgen voor een 'vervelende' rijervaring. De weg zal daarom onaantrekkelijker worden om te nemen. Daarnaast zal de snelheid er worden uitgehaald. Dit zal leiden tot minder (doorgaand) verkeer.

De effecten zijn moeilijk in te schatten en zal erg afhangen hoe vaak er zal moeten worden afgeremd en de drukte. Dat is vanuit de beschikbare data niet te herleiden.

## Aandachtspunt

Bij een te kort stuk (met zicht op toekomstend verkeer) kan bij verkeerslichten het **rode licht worden genegeerd**. Daarnaast zal de **wachtrij ontstaan op het fietspad**. Dit zal leiden tot hinder voor de fietsers.





4

## Filters

Harde (fysieke) ingreep

Dynamische filter (spitsen)

Intelligente toegang (bestemmings/doorgaand)



# Filters (1)

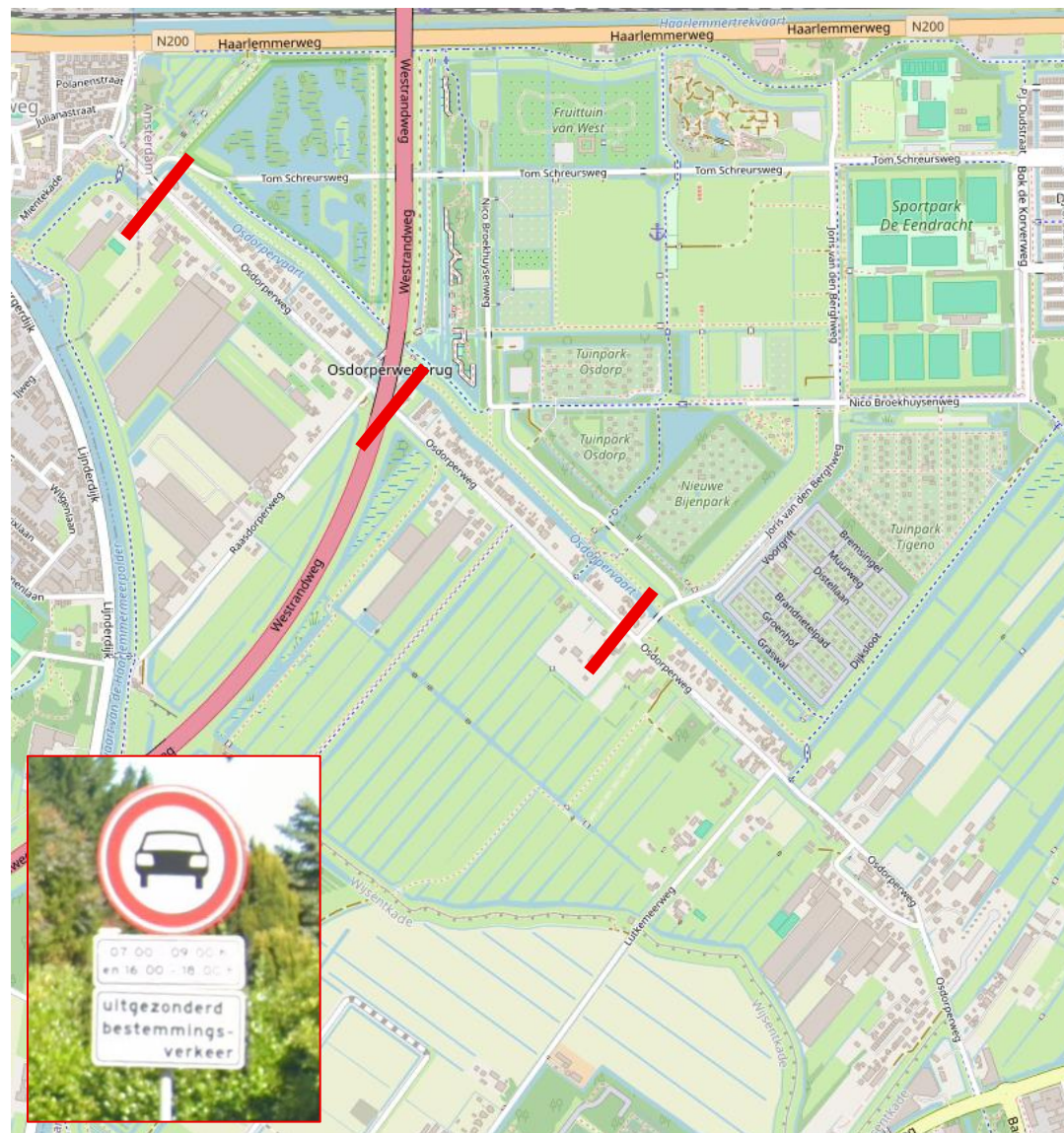
## Wat is een filter?

- Een harde (fysieke) ingreep maakt het onmogelijk voor het gemotoriseerd verkeer om door heen te rijden. Denk aan een object op de weg.
- Een dynamische filter kan op bepaalde tijdstippen wel verkeer doorlaten. Denk aan een verzinkbare paal of aan bebording\*.
- Intelligente toegang kan onderscheid maken in doelgroepen en bestemmings/doorgaand verkeer, bijvoorbeeld middels kentekens of reistijd tussen 2 locaties.

## Locatie van de filter

De locatie van de filter is een belangrijke input. Omdat de zuidzijde van de Osdorperweg het drukst is en omdat de meeste functies en woningen daar zijn heeft het niet de voorkeur om in het zuiden een filter in te voeren; anders zal bijna de hele Osdorperweg worden afgesloten van Amsterdam en zou moeten omrijden. Een filter ten noorden van de Joris van den Berghweg is uit dat oogpunt logisch.

Er zijn meerdere opties tussen de Joris van den Berghweg en de Tom Schreurweg. Hoe zuidelijker de filter, hoe minder verkeer de Osdorperweg richting zuid zal rijden. Maar hoe verder de **bewoners/bedrijven die in dat gebied wonen moeten omrijden.**



\*er geldt reeds een verbod, handhaving is aandachtspunt



## Filters (2)

### Doorgaand- en bestemmingsverkeer

Een harde of dynamische (venstertijden) filter grijpt hard in op het verkeer. Indien er geen onderscheid wordt gemaakt tussen bestemmings- en doorgaand verkeer zal het beide doelgroepen treffen. Bij intelligente toegang zal hier wel een onderscheid in kunnen worden gemaakt.

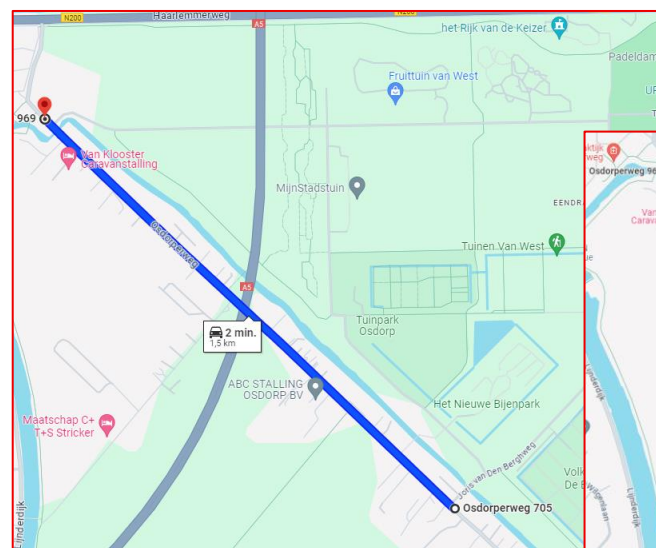
### Sluiptverkeer

Een filter op de Osdorperweg is op sommige locaties te omzeilen door via de Tuinen van West te rijden. De reistijd is circa 2 minuten extra. Deze extra minuten zal het voor veel verkeer het niet aantrekkelijk maken om deze sluiproute te kiezen. Aanvullende maatregel kan zijn om ook deze sluiproute aan te pakken.

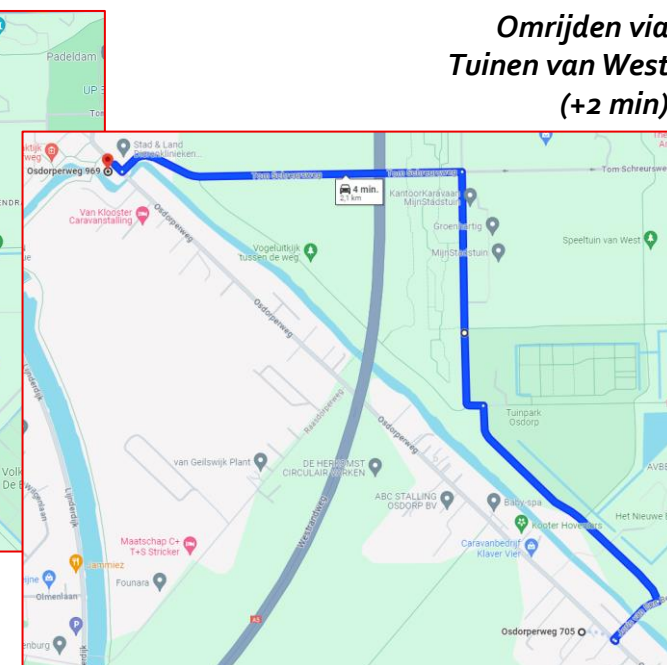
### Effect van de filter

Een filter zal in principe zorgen dat een groot/redelijk aandeel van het doorgaande verkeer van de weg gaat. Vooral bestemmingsverkeer zal overblijven. De verdeling van de drukte tussen Noord en Zuid anders worden, afhankelijk waar de filter precies zal komen. De effecten worden als volgt ingeschat:

- **Harde (fysieke) ingreep (hele dag lang):** 50-75% van het doorgaande verkeer eraf: ~1.625 voertuigen (66% van 2.475), bij afsluiten van sluiproutes kan het oplopen naar al het doorgaand verkeer.
- **Dynamische filter (alleen OS en AS):** ~450 voertuigen (66% van 685).
- **Intelligente toegang:** lijkt erg op de harde ingreep, enkel bestemmingsverkeer zal uitzondering krijgen. Effecten vergelijkbaar, bestaande verdeling tussen noord en zuidelijk punt voor bestemmingsverkeer.



Via Osdorperweg



Omrijden via  
Tuinen van West  
(+2 min)

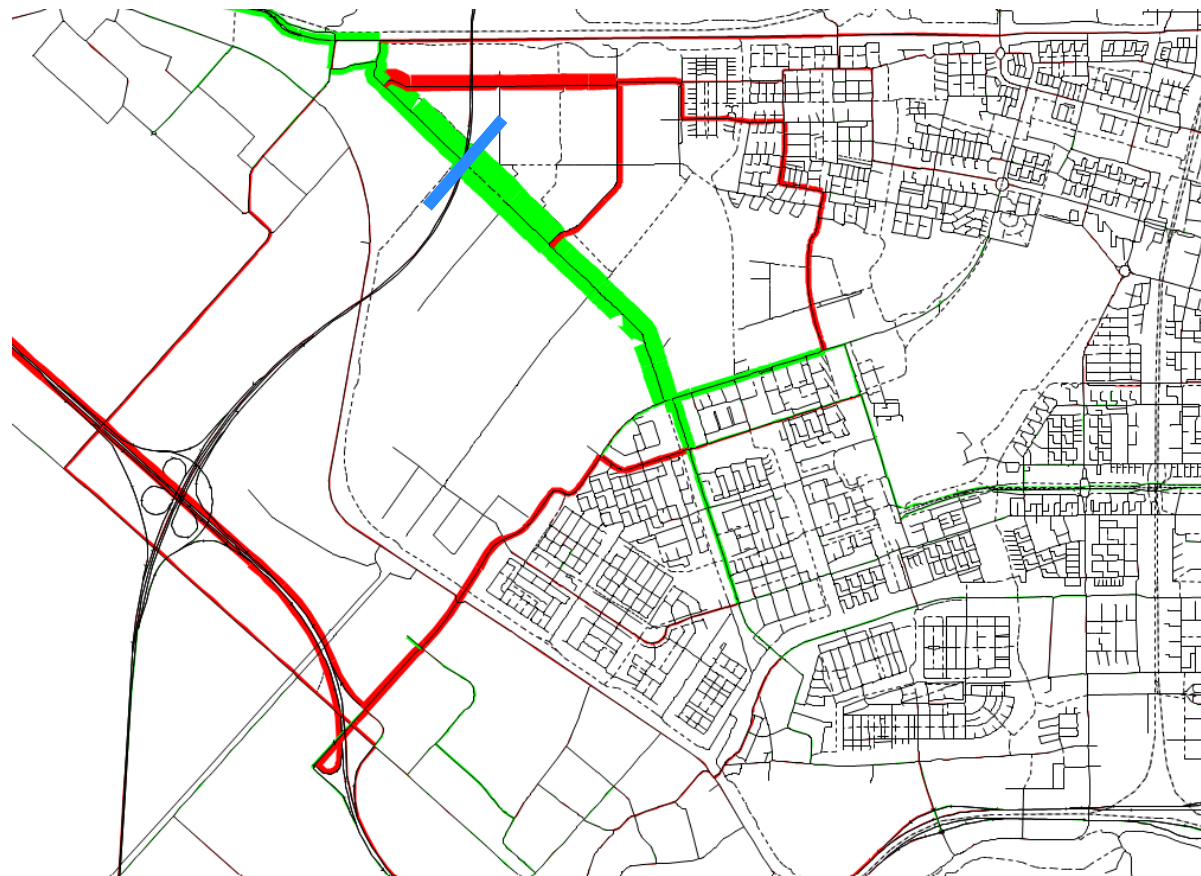


## Filters (3)

### Effecten in het verkeersmodel

De volledig fysieke knip is ook nog doorgerekend in het Verkeersmodel Amsterdam. Het resultaat is hiernaast weergegeven. De knip is gesitueerd bij de blauwe streep; groen betekent een afname van het verkeer, rood een toename. Ook de omleidingsroute parallel aan de Osdorperweg is onmogelijk gemaakt.

Het verkeersmodel geeft een verdeling van het verkeer weer over zowel de A9 als via de N200/Tom Schreursweg. Die laatste weg zal wellicht in werkelijkheid niet de voorkeur hebben, of daaraan zal wat moeten worden gedaan.



*Effecten volledige filter in het verkeersmodel*



5

**Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd  
verkeer**





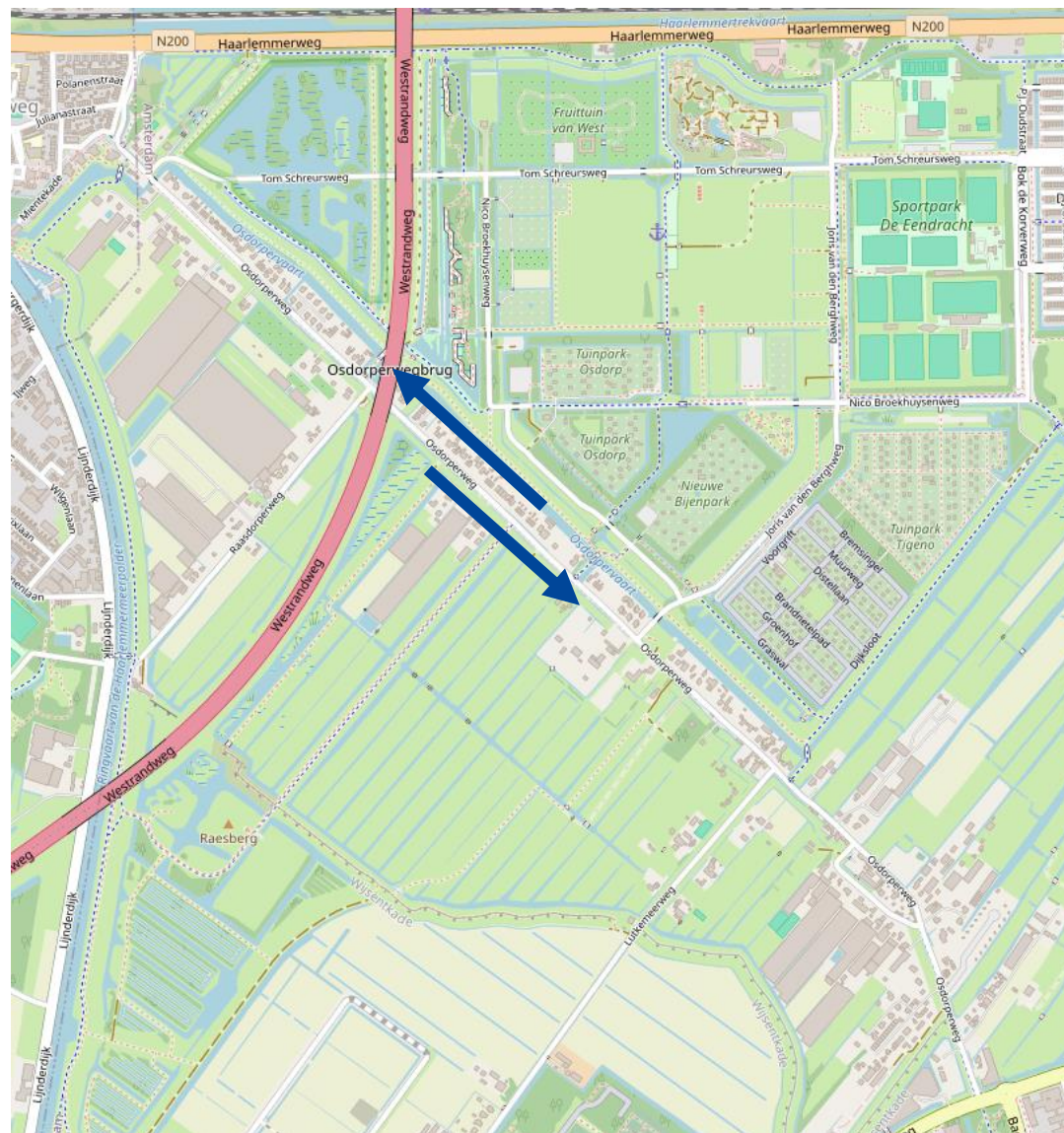
# Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerde verkeer

## Eénrichtingsverkeer versus filter

Eénrichtingsverkeer kan over de hele Osdorperweg worden ingevoerd of over een bepaald deel. De effecten van het invoeren van één richtingsverkeer zijn ongeveer de helft van dat van een filter (circa 750-1000 voertuigen per etmaal).

Het effect verschilt een beetje per richting. Omdat het doorgaand verkeer van zuid naar noord iets groter is, zal een knip in die richting het grootste effect hebben.

Eénrichtingsverkeer zal leiden tot een rustiger en veiliger wegbeeld. Het nadeel is dat ook de bewoners en ondernemers slechts één richting op kunnen rijden, wat resulteert in extra kilometers.





6

# Maatregelen Tuinen van West

Afsluiten Joris van der Berghweg

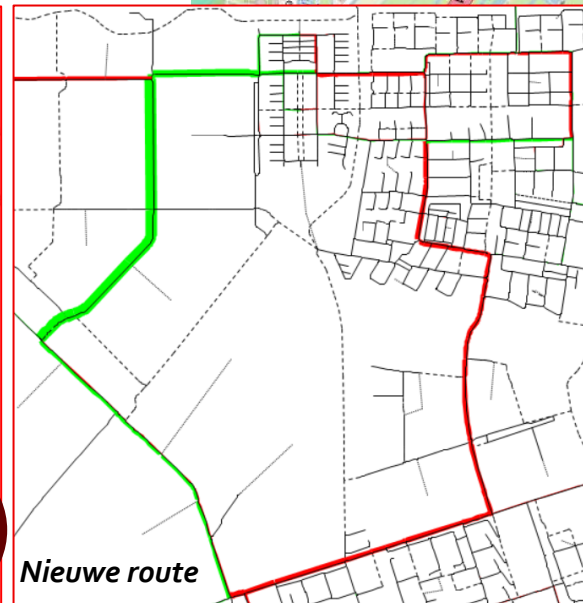
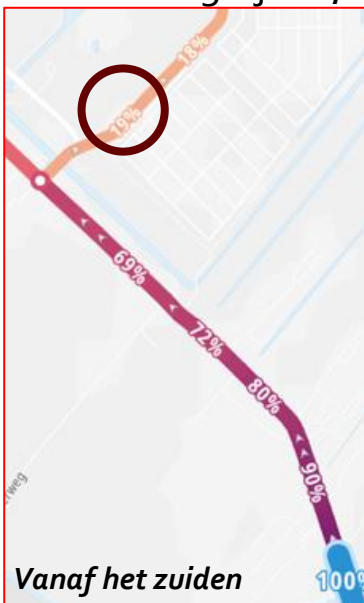
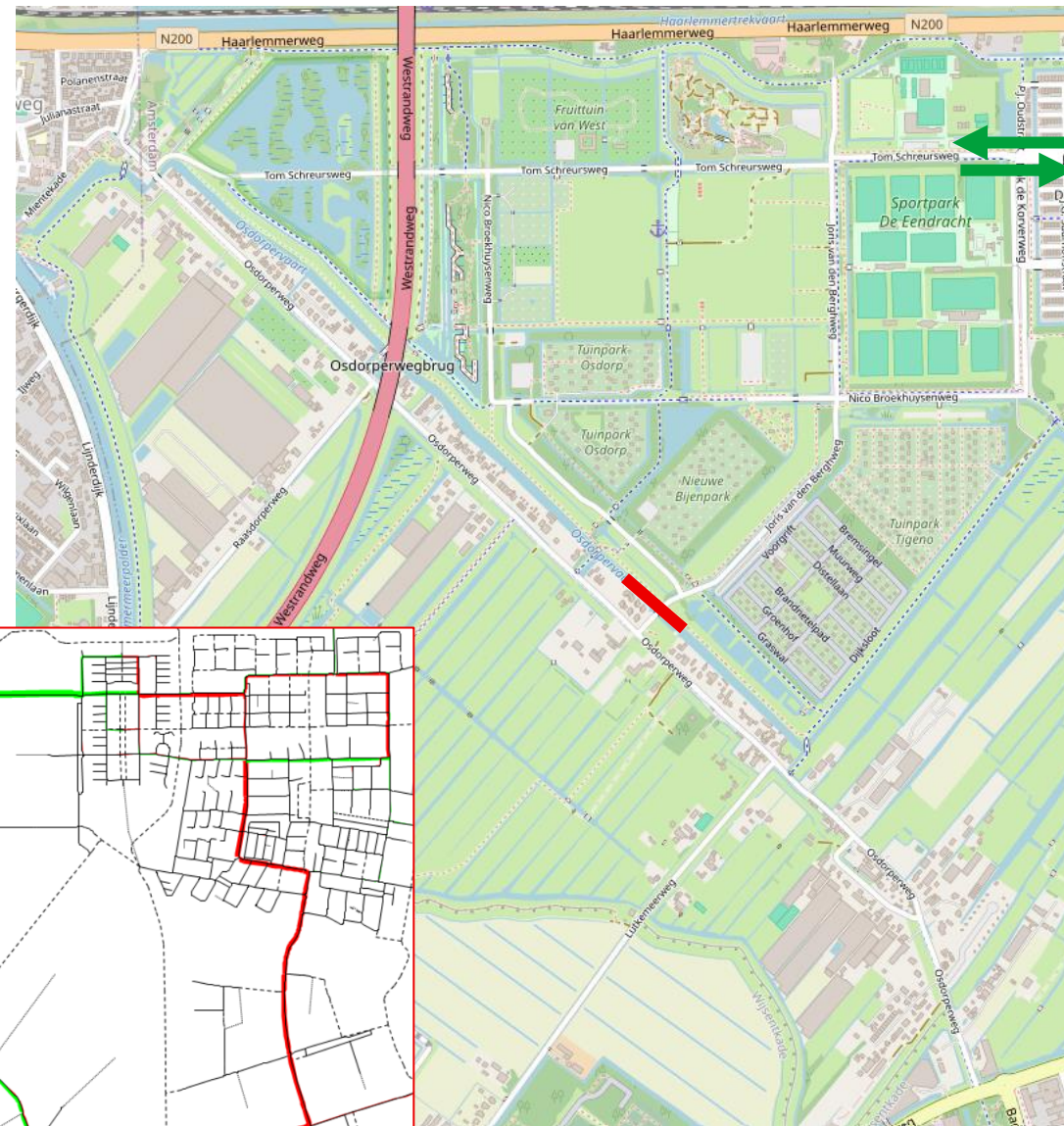
Afsluiten/eenrichtingsverkeer Tom Schreursweg

# ✘✘✘ Afsluiten Joris van den Berghweg

## Effect

Van/naar Nieuw-West neemt 19% van het gemeten verkeer de Joris van den Berghweg, vanaf de noordzijde is dit percentage lager (6%). Het afsluiten van de Joris van den Berghweg heeft als gevolg dat de intensiteiten op:

- het zuidelijk deel afnemen met ~1.320 (=6950\*19%) motorvoertuigen per etmaal. Het is niet aannemelijk dat dit verkeer na afsluiting de Osdorperweg blijft nemen, maar eerder via het oosten het gebied inrijdt (zie bijlage IV).
- Op het noordelijke deel ten zuiden van de Tom Scheursweg zal licht afnemen (-6%). Het alternatief is via de Tom Scheursweg rijden; dat is niet ver om.





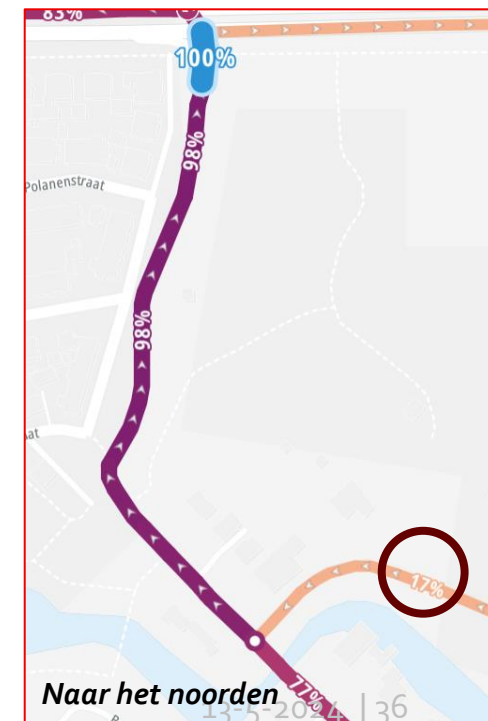
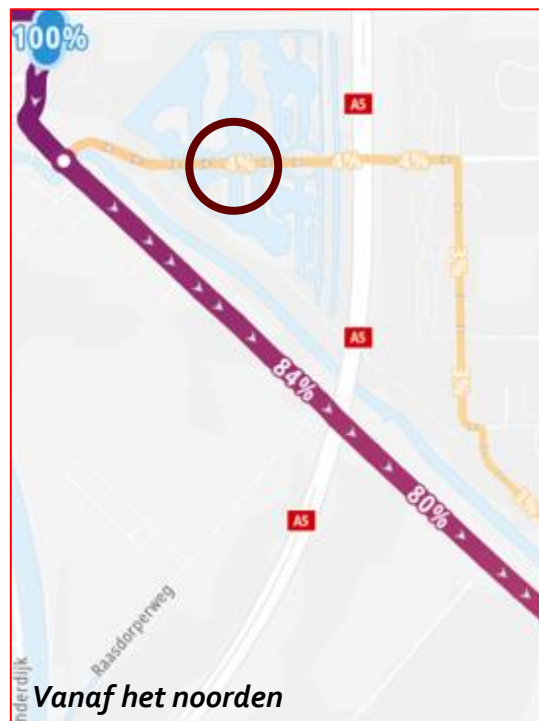
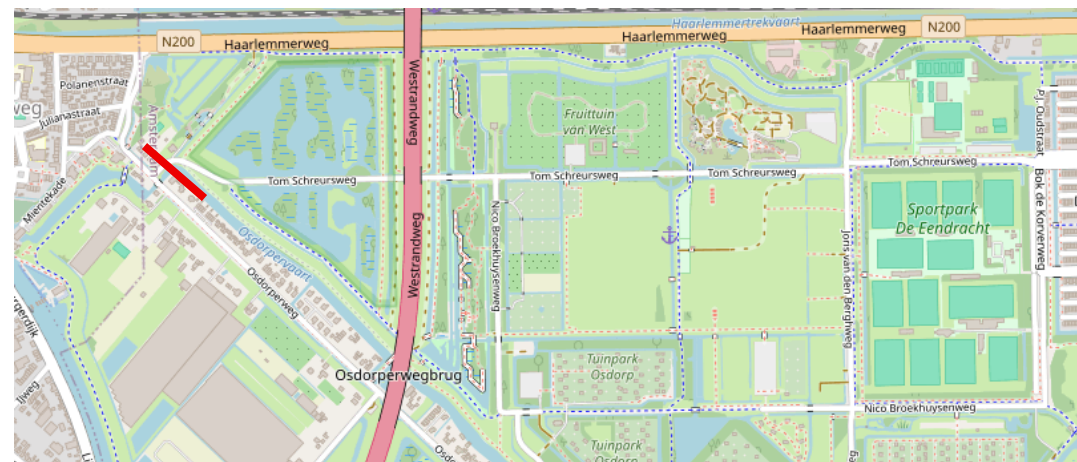
# Afsluiten/Eenrichtingsverkeer Tom Schreursweg

## Effect

Van/naar Nieuw-West neemt niemand van het gemeten verkeer de Tom Schreursweg, vanaf de noordzijde is dit percentage verschillend tussen de richtingen: 4% vanaf noord, 17% naar noord, gemiddeld zo'n 10%). Het afsluiten van de Tom Schreursweg heeft als gevolg dat de intensiteiten op:

- het zuidelijk deel onveranderd blijven
- het noordelijke deel, ten noorden van de Tom Schreursweg, afnemen met zo'n 410 motorvoertuigen per etmaal.

Op het gedeelte van de Osdorperweg ten zuiden van de Tom Schreursweg is er geen verandering van het verkeer.





7

# Aanpassen verkeerslichten met N200

Langer op rood

Doorsteek N200 dichtzetten



# Aanpassen verkeerslichten met N200 (vanaf west)

Het aanpassen van het verkeerslicht door de afslaan beweging richting Osdorperweg langer rood te geven leidt tot een extra vertraging en dus reistijd.

## Extra reistijd

Afhankelijk van de mate waarin het verkeerslicht wordt aangepast ontstaat extra reistijd, aangenomen dat het om enkele tientallen seconden kan gaan.

## Effect

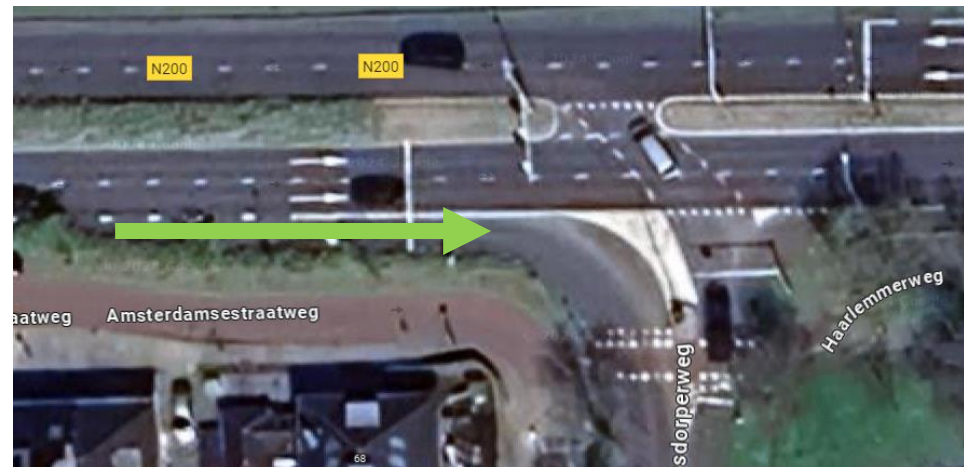
Enkele tientallen seconden zal voor verkeer op deze locatie niet leiden tot totaal andere routekeuze, het effect zal dan ook beperkt zijn.

## Gevaar

Op het opstelvak voor rechtsaf kunnen circa 5 auto's staan. Hoe langer rood, hoe langer de wachtrij zal pieken. Het is niet wenselijk dat de wachtrij de rechtdoorgaande richtingen op de N200 gaan blokkeren: dit is onveilig.

## Aandachtspunten

Het verkeerslicht (opstelvak) ligt niet in de gemeente Amsterdam. Het is niet gebruikelijk (beleid) dat richtingen expres langer op rood worden gezet.





# Aanpassen verkeerslichten met N200 (vanaf zuid)

Het aanpassen van het verkeerslicht vanaf de Osdorperweg naar de N200 kan tot extra vertraging en dus extra reistijd leiden.

## Extra reistijd

Afhankelijk van de mate waarin het verkeerslicht wordt aangepast ontstaat extra reistijd, aangenomen dat het om enkele tientallen seconden kan gaan. De eis is dat elke richting minimaal één keer groen heeft gehad (tenzij er niemand staat) binnen een cyclus van 120 seconden. De roodtijd kan dus niet veel worden opgerekt.

## Effect

Enkele tientallen seconden zal voor verkeer op deze locatie niet leiden tot totaal andere routekeuze, het **effect** zal dan ook **beperkt** zijn. Wel kan het leiden tot **irritatie**.

## Aandachtspunten

Het is **niet gebruikelijk** (beleid) dat richtingen expres langer op rood worden gezet. Deze verkeersregelininstallatie **is van Rijkswaterstaat**, de gemeente kan deze zelf niet aanpassen.



# ✖ ✖ ✖ Doorsteek N200 dichtzetten

Bijna al het verkeer vanaf de Osdorperweg slaat linksaf richting Halfweg/Zwanenburg. Het dichtzetten van de middenberm zal deze route onmogelijk maken.

## Alternatieve route

Dit verkeer heeft geen goed alternatief, behalve een heel andere route te kiezen. Bijvoorbeeld via de Ag of via de N200 (oost).

## Effect

Het effect is groot. Al het doorgaande zuid-noord verkeer zal niet meer van de Osdorperweg gebruik maken, leidende tot een afname van 1.375 mvt/etmaal. Daarnaast kan bestemmingsverkeer deze beweging ook niet meer maken. Het noorden van de Osdorperweg zal hierdoor autoluw worden, verkeer richting het zuiden zal toenemen waardoor de Osdorperweg een duidelijk een voorkeursrichtings zal krijgen.

## Aandachtspunten

De N200 is van Rijkswaterstaat en het laatste stuk Osdorperweg is van Gemeente Haarlemmeer.







8

**Snelheid handhaven / trajectcontrole**



# Snelheid handhaven / trajectcontrole

Het haven van de maximum snelheid zal leiden tot een langere reistijd dan er nu wordt gereden en zal de route minder aantrekkelijk maken.

## Extra reistijd

De extra reistijd zal gemiddeld 1 à 2 minuten extra zijn. Dit is een omslagpunt dat vanuit Haarlem/Alkmaar de Ag sneller is (50% van doorgaand verkeer vanaf noordzijde). De route via de N200 is nog wel langzamer, maar zal waarschijnlijk wel vaker worden gekozen omdat dermate lang 30km/u rijden op de Osdorperweg kan leiden tot **irritatie**.

Als 50% van het doorgaand verkeer door de trajectcontrole anders gaat rijden zou dit dus gaan om circa 1.250 (50%\*2.475) voertuigen.

## Niet mogelijk

Trajectcontrole op 30km/u wegen is (nog) **niet mogelijk**.



# Overzicht



	Intensiteiten Osdorperweg	Verkeersveiligheid Osdorperweg	Kosten	Handhaving	Effecten op rest van netwerk	Bestemmingsverkeer
<b>1 Middenberm Osdorperweg dicht</b>	<b>Beperkt</b> , het effect voor zuid -> noord is minimaal, voor noord zuid circa <b>210</b> voertuigen/werkdag	Gevaarlijke kruising wordt overzichtelijker en daardoor veiliger	Lage kosten, dichtzetten middenberm relatief goedkoop te realiseren	Bij fysiek dichtzetten is geen handhaving nodig, op illegaal keren ter hoogte van Jan Rebelstraat mogelijk wel.	Er komt omrijdend verkeer op de Ookmeerweg, maar gezien de hoge intensiteiten daar is het beperkt merkbaar	Ook bestemmingsverkeer zal moeten omrijden
<b>2 Maatregelen voor vrachtverkeer</b>						
2.a Venstertijden	<b>Minimaal</b> , vrachtverkeer zal mogelijk op andere tijden gaan rijden. Aantal zware vrachtauto's is beperkt (enkele 10'tallen voertuigen per werkdag)	Venstertijden zal op de piekdruktes leiden tot een rustiger en veiliger wegbeeld.	Lage kosten, enkele borden neerzetten zou voldoende moeten zijn	Handhaving is een probleem (zie huidige venstertijden), kost capaciteit. Digitale handhaving is duur.	Geen/minimaal effect	Het meeste vrachtverkeer zal bestemmingsverkeer zijn, het beperkt de tijden waarop bedrijven kunnen laden/lossen.
2.b Eenrichtingsverkeer	<b>Minimaal</b> , aantallen zijn beperkt.	Rustiger wegbeeld	Lage kosten, enkele borden neerzetten zou voldoende moeten zijn	Handhaving is een probleem, kost capaciteit. Digitale handhaving is duur.	Vrachtverkeer in de afgesloten richting zal rijden via andere wegen. Dit leidt tot meer voertuigkilometers op wegen waar je mogelijk geen vrachtverkeer wilt hebben.	Het meeste vrachtverkeer zal bestemmingsverkeer zijn, vrachtverkeer krijgt behoorlijk extra reistijd.
<b>3 Om en om regeling op (delen van) de Osdorperweg</b>						
3.a Middels voorrang	Afhankelijk van locaties en hoeveelheid regelingen. Op rustige momenten is effect zeer beperkt.	Onrustig wegbeeld. Wachtrij auto's op het fietspad kan leiden tot ongewenste situaties, inschatten voorrang is aandachtspunt	Middel/lage kosten, Aanleggen versmallingen is beperkte ingreep	Geen handhaving nodig	Hangt af van aantal locaties, doorgaand verkeer zal mogelijk omrijden	Effect beperkt
3.b Met verkeerslichten	Afhankelijk van locaties en hoeveelheid regelingen. Op rustige momenten is effect zeer beperkt.	Wachtrij auto's op het fietspad kan leiden tot ongewenste situaties, roodlicht negatie op de loer.	Middelhoge kosten, verkeerslichten zijn relatief duur om te plaatsen en vergen onderhoud	Roodlicht negatie ligt op de loer, daarop mogelijk handhaving nodig	Hangt af van aantal locaties, doorgaand verkeer zal mogelijk omrijden	Effect beperkt
<b>4 Filters</b>						
4.a Harde (fysieke) knip	Een groot deel van het doorgaande verkeer gaat eraf: inschatting: <b>1.625</b> voertuigen/werkdag. Andere verdeling tussen noord en zuid route door bestemmingsverkeer. Indien ook maatregelen sluiproutes, al het doorgaande verkeer eraf <b>2.475</b>	Rustiger, overzichtelijker wegbeeld zorgt voor veiligere weg. Kerend (vracht)verkeer aan beide zijde (fysieke) knip.	Lage kosten, dichtzetten van de weg is relatief goedkoop te realiseren	Bij fysiek dichtzetten is geen handhaving nodig	Het doorgaande verkeer (en deel bestemmingsverkeer) moet omrijden. Verkeer op sluiproutes en (relatief) grote netwerkeffecten (Ag/N200)	Afhankelijk van de locatie dient bestemmingsverkeer ook om te rijden (deel wordt 'afgesloten' van Amsterdam). Extra reistijd is behoorlijk.
4.b Dynamisch (bv knip in spitsen)	Een groot deel van het doorgaande verkeer in de spitsen gaat eraf, inschatting: <b>450</b> voertuigen/werkdag	In de spitsen wordt het veiliger omdat er minder verkeer is.	Wisselende kosten, verschillende mogelijkheden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Met borden kost minimaal</li> <li>- Met paaltjes (Vezip) kost redelijk</li> <li>- Met camera's is duur</li> </ul>	Handhaven bij borden kost capaciteit. Dichtzetten met verzinkbare paal (Vezip) minimaal, wel zal er een intercom icl bediening nodig zijn	Het doorgaande verkeer (en deel bestemmingsverkeer) moet omrijden in spitsen. Verkeer op sluiproutes en (relatief) grote netwerkeffecten (Ag/N200)	Afhankelijk van de locatie dient in de spitsen bestemmingsverkeer ook om te rijden. Extra reistijd is behoorlijk.
4.c Intelligente toegang (bestemmings/doorgaand)	Vergelijkbaar met harde knip, maar huidige verdeling routes bestemmingsverkeer. Aandachtspunt: wat is en hoe maak je onderscheid in bestemmingsverkeer?	Rustiger, overzichtelijker wegbeeld zorgt voor veiligere weg	Hoge kosten, Systeem met kentekenherkenning is duur, optioneel systeem met reistijdmeting.	Systeem en onderhoud en achterliggende bemensing kost capaciteit	Het doorgaande verkeer moet omrijden. Verkeer op sluiproutes en (relatief) grote netwerkeffecten (Ag/N200)	Bestemmingsverkeer kan doorrijden, geen effecten (afhankelijk hoe het geregeld wordt). Bezoek, klanten, leveranties en post aandachtspunt
<b>5 Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerde verkeer</b>	De effecten hangen af van welke richting op wordt gereden en waar. Effect circa <b>800-1000</b> voertuigen/werkdag ivm beperken doorgaand verkeer.	Rustiger wegbeeld: duidelijkere drukke richting van verkeer Past goed bij beperkte breedte weg	Lage kosten, enkele borden neerzetten zou voldoende moeten zijn	Handhaving kost capaciteit, kans op spookrijden bij kleine stukken éénrichtingsverkeer.	Eén richting dient om te rijden en kent (relatief) grote netwerkeffecten aldaar, asymmetrie in netwerk	Bestemmingsverkeer kan ook maar 1 richting op rijden en kent dezelfde nadelige effecten.



	Intensiteiten Osdorperweg	Verkeersveiligheid Osdorperweg	Kosten	Handhaving	Effecten op rest van netwerk	Bestemmingsverkeer
<b>6 Maatregelen Tuinen van West</b>						
6.a Afsluiten Joris van der Berghweg	Het effect aan de zuidzijde is aanzienlijk, de circa 20% afname is ongeveer 1.300 voertuigen/werkdag. Noordelijk deel minimaal.	Rustiger wegbeeld aan zuidzijde Osdorperweg zorgt daar voor iets betere verkeersveiligheid	Lage kosten, dichtzetten van de weg is relatief goedkoop te realiseren	Bij fysiek dichtzetten is geen handhaving nodig	De alternatieve route via de Troelstralaan wordt drukker, ook oostelijke toegang Tuinen van West (zoals J.M Den Uylstraat)	Bestemmingsverkeer heeft minimale hinder, die kunnen Tuinen van West lopend/fietsend bereiken.
6.b Afsluiten/Eenrichtingsverkeer Tom Schreursweg	Op het grootste deel van de Osdorperweg is <b>geen effect</b>	Effecten zijn minimaal, geen verschil	Lage kosten, dichtzetten van de weg is relatief goedkoop te realiseren	Bij fysiek dichtzetten is geen handhaving nodig	Minimale effecten	Bestemmingsverkeer heeft minimale hinder, die kunnen Tuinen van West lopend/fietsend bereiken.
<b>7 Aanpassen verkeerslichten Haarlemmerweg N200</b>						
7.a Langer op rood	<b>Minimaal</b> , het is niet te verwachten dat deze maatregel zal leiden tot grote afnames.	Langer op rood kan leiden tot irritatie en roodlicht negatie. Alhoewel zelf N200 oversteken geen optie is	Lage kosten, aanpassen van de groentijdverdeling is eenmalige update	Roodlicht negatie ligt op de loer, maar niet waarschijnlijk gezien N200. Geen handhaving nodig.	Minimale effecten	Minimale effecten
7.b Dichtzetten middenberm N200	Al het doorgaande zuid-noord verkeer zal niet meer van de Osdorperweg gebruik maken, leidende tot een afname van 1.375 mvt/etmaal	Weg krijgt sterke voorkeursrichting en minder verkeer, dus veiliger	Lage kosten, dichtzetten middenberm relatief goedkoop te realiseren	Bij fysiek dichtzetten is geen handhaving nodig	Het verkeer zuid-noord (richting Halfweg) dient om te rijden via A9 of N200.	Ook al het bestemmingsverkeer richting Halfweg dient om te rijden.
<b>8 Snelheid handhaven / trajectcontrole</b>	De extra reistijd van 1 a 2 minuten icm irritatie zal een deel van het doorgaande verkeer afhaken. Schatting 50%, dus 1.250 voertuigen/werkdag	Verlagen van de snelheid zorgt voor een veiligere situatie	Hoge kosten, duur camera systeem en database nodig	Handhaving door Openbaar Ministerie, nog geen handhaving op 30km/u straten mogelijk.	De extra reistijd zal zorgen dat meer doorgaand verkeer gaat rijden via omléidingsroutes, die worden drukker.	Afhankelijk hoe er wordt gemeten, bij trajectcontrole komt bestemmingsverkeer niet langs beide locaties en vallen dus buiten de controle.



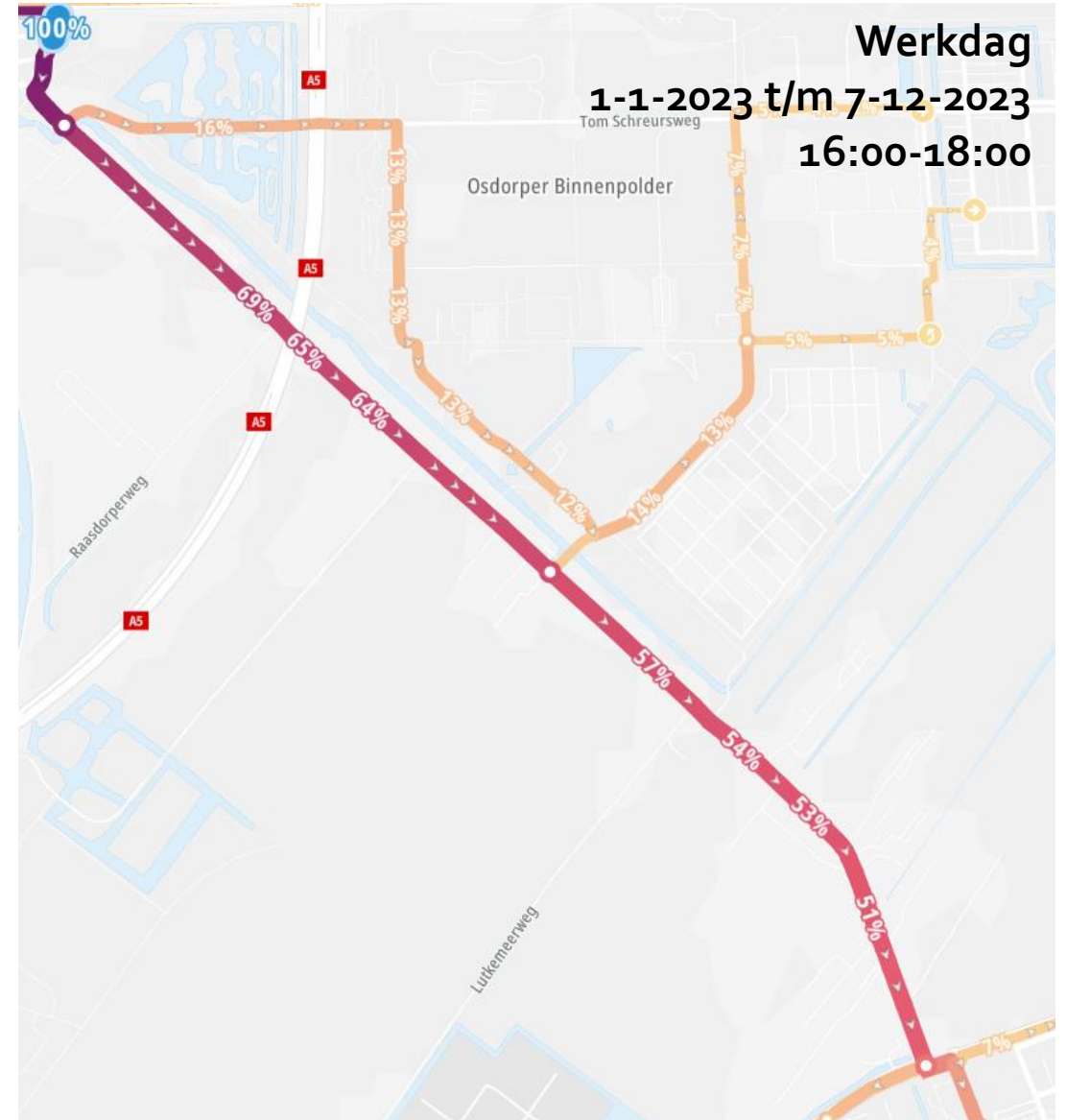
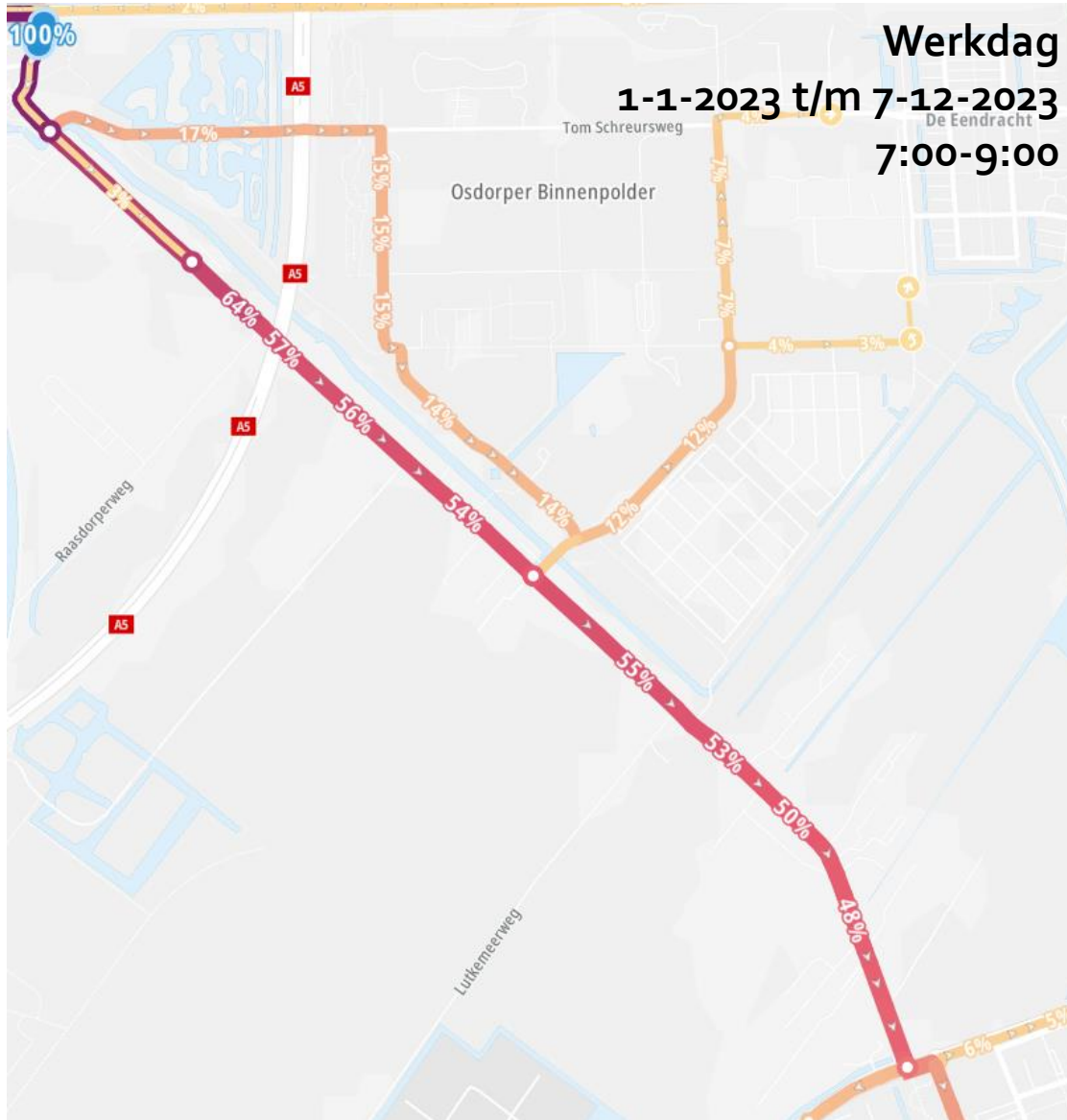
# BIJLAGE I: Afbeeldingen

TomTom plots





# Osdorperweg 2023 – werkdag - spitsen





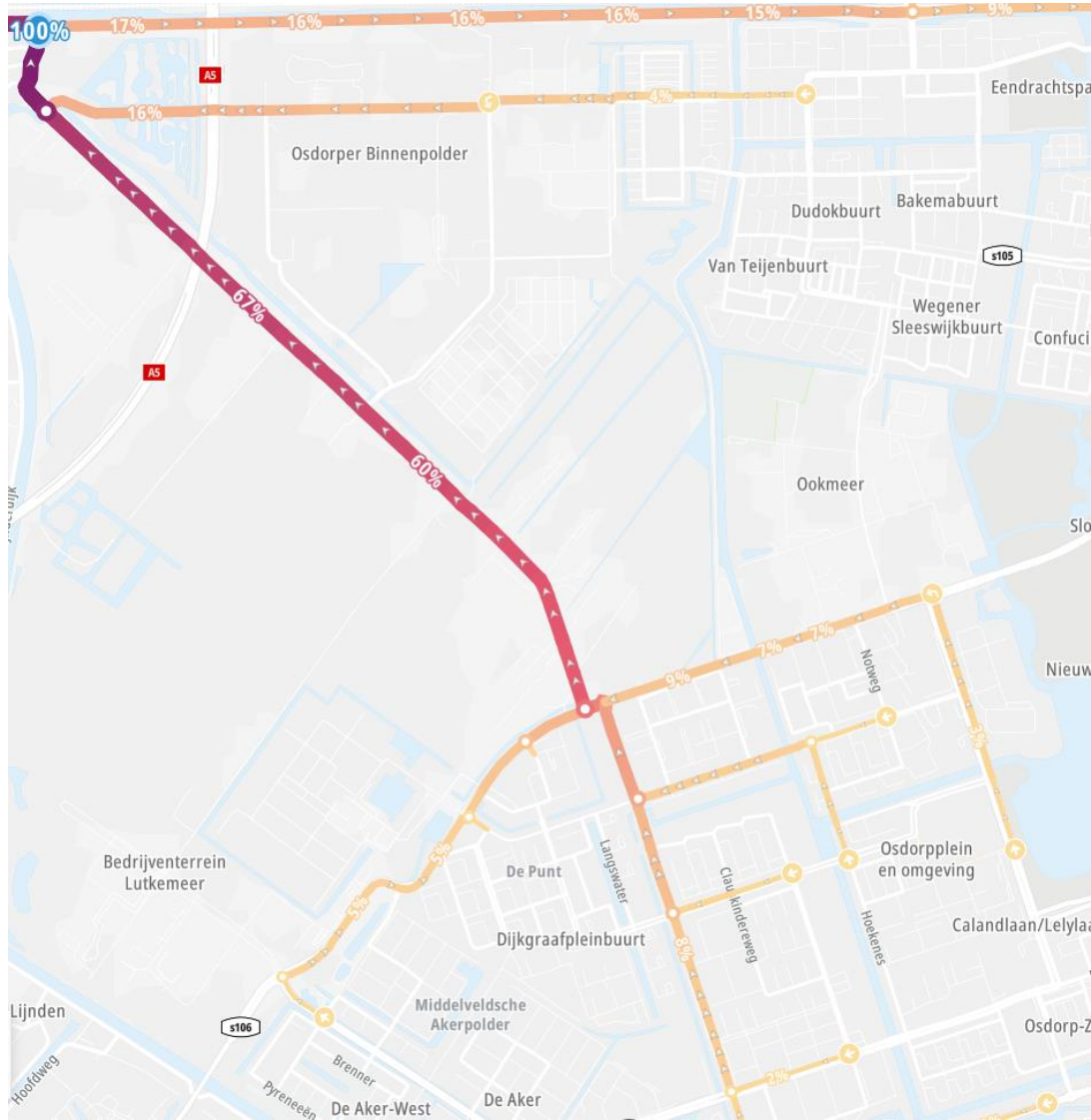






# Doorgaand verkeer, waar komt het vandaan?

## Herkomst doorgaand verkeer richting N200

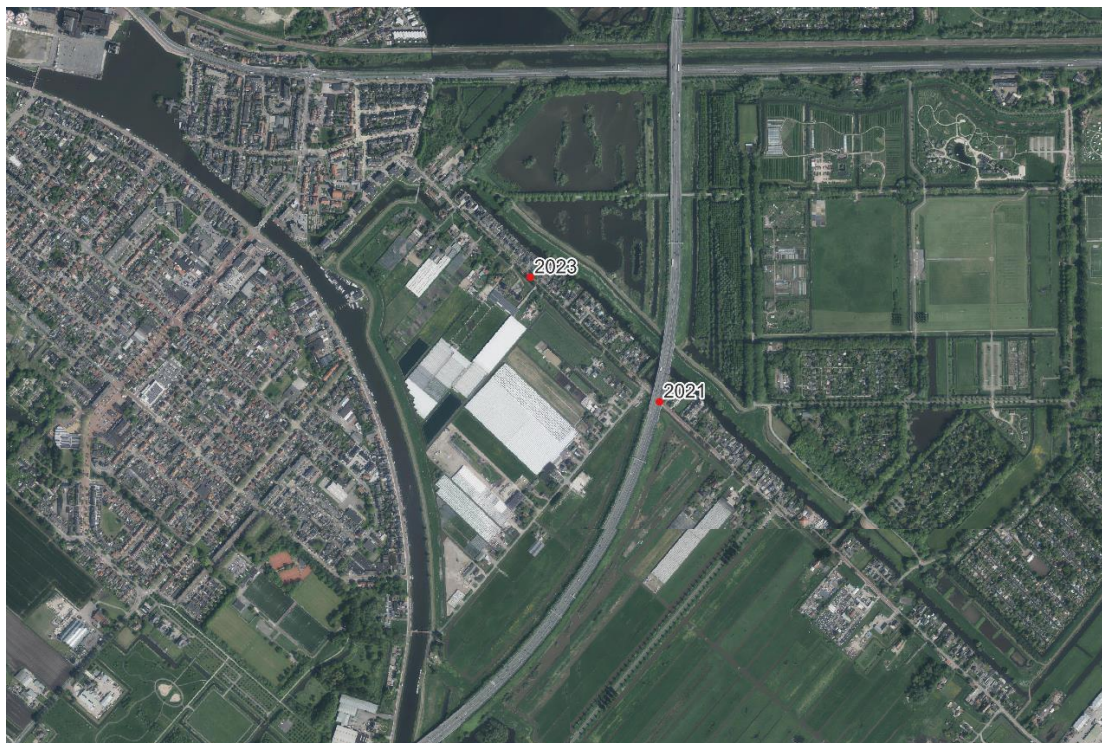




## **BIJLAGE II: Tellingen 2021 en 2023**



# Tellingen 2021 en 2023

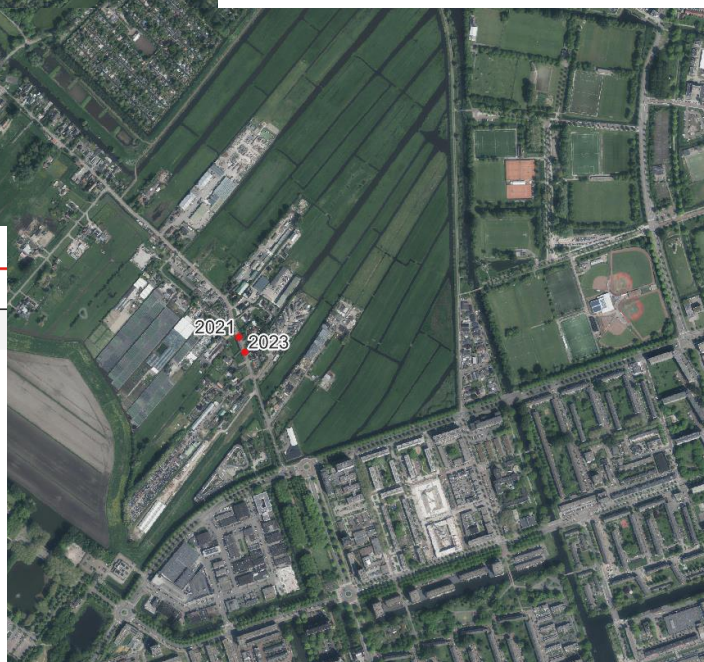


Tabel 3 vergelijking telpunt Noord

	2021	2023	Vershil
Aantal registraties (hele aantallen, afgerond op tientallen)			
Gemiddeld aantal registraties per dag totaal	4.440	3.850	-590 per dag
Gemiddeld aantal registraties per werkdag	4.630	4.000	-630 per dag
Gemiddeld aantal registraties per weekenddag	3.970	3.450	-520 per dag
Gemiddeld aantal registraties drukste uur	377	360	-17 per uur

Tabel 4 vergelijking telpunt Zuid

	2021	2023	Vershil
Aantal registraties (hele aantallen, afgerond op tientallen)			
Gemiddeld aantal registraties per dag totaal	7.490	6.680	-810
Gemiddeld aantal registraties per werkdag	7.800	6.950	-850
Gemiddeld aantal registraties per weekenddag	6.800	5.930	-870
Gemiddeld aantal registraties drukste uur	630	560	-70

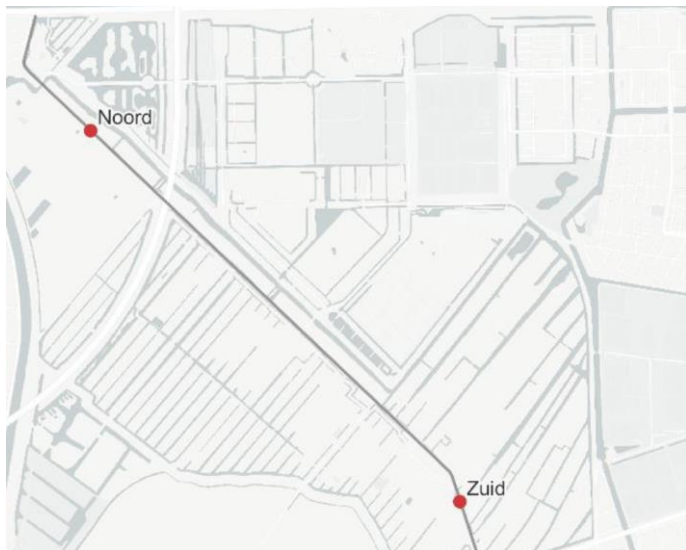




# BIJLAGE II: Tellingen tijdens werkzaamheden

# ✖ Tellingen tijdens werkzaamheden

✖ Reguliere situatie 10-6 t/m 12-7 2023

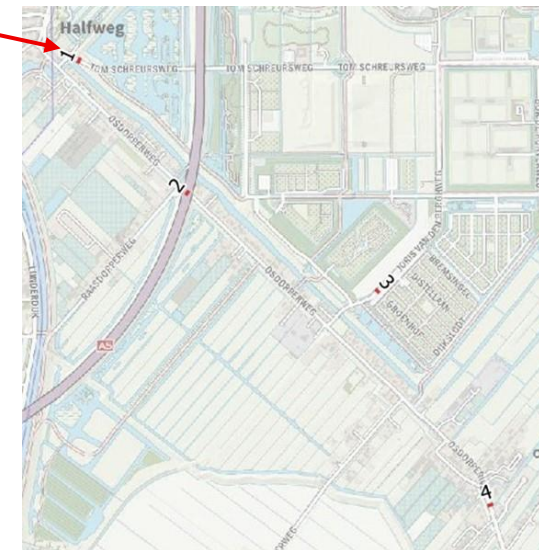


Gem. Werkdag	Ochtendspits (7-9 uur)	Avondspits (16-18)	Etmaal
<b>Richting Zuid</b>			
Auto	305	438	3026
Vracht	48	57	350
<i>Auto+vracht</i>	353	495	3376
<b>Richting Noord</b>			
Auto	240	607	3155
Vracht	35	82	423
<i>Auto+vracht</i>	275	689	3578
<b>Som richtingen</b>	<b>628</b>	<b>1184</b>	<b>6954</b>

Tijdens werkzaamheden: 02-04-2024 t/m 19-04-2024

Weg dicht tussen Tom Schreursweg en de N200

- Op telpunt Osdorp Zuid (4) is de gemeten intensiteit gemiddeld 4.700 voertuigen per etmaal. Dit betekent een afname van circa 2.250 (waren er 6.950). Telpunt kent mogelijk wat meer bestemmingsverkeer dat eerst via het noorden reed, maar komt goed overeen met eerdere aanname van 2.475 mvt/etmaal.
- Op Joris van der Berghweg is een stuk drukker (circa 2.750), mogelijk door de afsluiting.





## **BIJLAGE IV: Alternatieve route afsluiten Joris van der Berghweg**





# Alternatieve route

## Beoordeling alternatieve route

De alternatieve route naar de Tuinen van West voor het autoverkeer via de Troelstralaan, Aalbersestraat, Den Uylstraat en de Tom Schreursweg richting de Joris van den Berghweg is prima geschikt voor het extra autoverkeer. Nagenoeg de gehele route wordt het autoverkeer geleid via gebiedsontsluitingswegen waar de fietsers en voetgangers een eigen comfortabele voorziening hebben. Pas in het gebied van de Tuinen van West moeten fietsers en het autoverkeer de rijbaan samen delen. Met andere woorden, vanuit verkeersveiligheid een prima alternatief voor de Osdorperweg. Fietsers kunnen wel gebruik blijven maken van de directe route vanuit de Osdorperweg.

