Vervoerregio Amsterdam

Verkeersadvies
Halte 'Aan de Zoom' – Uithoorn

Vervoerregio Amsterdam



VERKEERSATELIER

Verkeersadvies
Halte 'Aan de Zoom' – Uithoorn

Vervoerregio Amsterdam

Documentatiepagina

Opdrachtgever:	Vervoerregio Amsterdam
Titel:	Verkeersadvies – 'Halte aan de Zoom' – Uithoorn
Kenmerk:	2017/12/VAHADZU
Versie:	1.0
Projectteam(s) opdrachtgevers:	T. Reijntjes
Projectteam Verkeersatelier B.V.:	ing. N.A. (Nico) Molenaar mr. drs. ing. S.M. (Sander) van Barneveld
Projectomschrijving:	Verkeersadvies 'Halte aan de Zoom' – Uithoorn betreft een analyse van de verkeersomgeving van toekomstige halte 'Aan de Zoom' aan de zijde van de straat Aan de Zoom. De analyse richt zich op de onderwerpen verkeersveiligheid, parkeren en bereikbaarheid.
Trefwoorden:	Verkeersveiligheid, bereikbaarheid, parkeren, tramhalte, halte 'Aan de Zoom', gemeente Amstelveen, gemeente Uithoorn, Vervoerregio Amsterdam
Datum:	8 mei 2018

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 3
1.1 Doel 3
1.2 Leeswijzer 3
2 ACHTERGROND 5
2.1 Locatie 5
2.2 Het onderzoeksgebied 5
2.3 De huidige situatie 6
2.4 Toekomstige situatie 7
3 ANALYSE 9
3.1 Probleemverkenning 9
3.2 Probleemanalyse 10
4 OPLOSSINGSRICHTINGEN 11
4.1 Optie 1: rondrijden 11
4.2 Optie 2: een keerlus 11
4.3 Optie 3: een dynamische afsluiting 11
4.4 Optie 4: haaksparkeren 11
4.5 Optie 5: haaksparkeren aangevuld met een parkeeroplossing 12
4.6 Optie 6: Aanpassen van de verkeerscirculatie 12
5 VOORSTEL EN AANBEVELINGEN 13
5.1 Voorstel maatregelen 13
5.2 Aanbevelingen 13
REFERENTIES 15
COLOFON 2

1 Inleiding

De Vervoerregio Amsterdam werkt samen met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amstelveen en Uithoorn aan het project 'Uithoornlijn'. Het project 'Uithoornlijn' richt zich op het verlengen van de Amstelveenlijn naar Uithoorn.

De verlenging van de Amstelveenlijn heeft o.a. als resultaat dat drie tramhaltes worden gerealiseerd in Uithoorn:
1. Aan de Zoom;
2. Uithoorn Busstation;
3. Uithoorn Dorpscentrum.

Voor de realisatie van de Uithoornlijn en de halte 'Aan de Zoom' wordt het wegvak Aan de Zoom doodlopend voor gemotoriseerd verkeer bij de spoorwegovergang. Daarnaast wordt de nu al relatief drukke fietsroute nog meer gebruikt door het fietsverkeer. De bewoners van straat de Aan de Zoom hebben kritische vragen gesteld met betrekking tot:
1. het parkeren van auto's op Aan de Zoom van mensen die met de tram reizen;
2. het wegbrengen van tramreizigers met de auto;
3. de verkeersveiligheid van het fietsverkeer door het keren van auto's in de straat.

Verder is voor het project 'Uithoornlijn' een participatieproces gestart met de omgeving van de tramhalte 'Aan de Zoom'. Uit dit proces is een voorkeursvariant naar voren gekomen. De voorkeursvariant is echter nog op een aantal punten aangepast en verwerkt in een voorontwerp.

1.1 Doel

Op grond van de vragen van de bewoners bij het voorontwerp voor de halte 'Aan de Zoom' is Verkeersatelier om een verkeerskundige analyse en advies gevraagd. De opdracht hierbij is om met voorstellen te komen die de vragen van de bewoners beantwoorden.

1.2 Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit vijf hoofdstukken, inclusief de inleiding. Hoofdstuk twee richt zich op de verkeersomgeving van de tramhalte 'Aan de Zoom' betreffende de huidige verkeerssituatie en de (mogelijk) toekomstige verkeerssituatie. Hoofdstuk drie analyseert de effecten van de geplande ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, parkeren en bereikbaarheid. Hoofdstuk vier bespreekt een drietal mogelijke aanpassingen aan de verkeersomgeving, naar aanleiding van de geconstateerde vraagstukken. Hoofdstuk vijf geeft een conclusie en aanbevelingen over hoe om te gaan met de beoogde verkeerskundige ontwikkelingen.

2 Achtergrond

2.1 Locatie

Met de Uithoornlijn wordt beoogd een tramlijn te realiseren tussen Amstelveen Westwijk en het centrum van Uithoorn. De Uithoornlijn is hiermee een verlenging van de huidige Amstelveenlijn. Er worden drie tramhaltes gerealiseerd in Uithoorn, namelijk de haltes 1) 'Aan de Zoom', 2) 'Uithoorn Busstation' en 3) 'Uithoorn Dorpscentrum'.

De te realiseren Uithoornlijn volgt het traject van de voormalige spoorlijn Bovenkerk – Uithoorn. Dit traject was als spoorlijn in gebruik van 1 mei 1945 tot 28 mei 1972 voor zowel reizigers- als goederenvervoer. Het traject maakte toen deel uit van de Haarlemmermeerspoorlijn. Tegenwoordig ligt enkel het dijklichaam nog in het landschap. De voorkeursvariant volgt het dijklichaam tot aan de bestaande vrijliggende busbaan waarna het traject van de tramlijn de busbaan volgt tot de eindhalte 'Dorpscentrum'.



Figuur 2.1: Halte 'Aan de Zoom', incl. route tram Uithoornlijn (zwart), wegvak 'Aan de Zoom' (rood) en onderzoeksgebied 'Aan de Zoom' (blauw) – Bron: Openstreetmap.org (2017-12-18).

De tramhalte 'Aan de Zoom' en de route van de geplande Uithoornlijn zijn weergegeven in figuur 2.1, inclusief het onderzoeksgebied. Te zien is dat de tramhalte 'Aan de Zoom' in de nabijheid ligt van drie doorgaande provinciale wegen, namelijk: 1) de N196 (de voormalige N201), 2) de N521 en 3) de omgelegde N201. De tramhalte 'Aan de Zoom' is te bereiken via de N196 en de Faunalaan of de N521 via Aan de Zoom. De N521 leidt naar de recent omgelegde N201, welke nu niet door Uithoorn loopt, maar langs de noordzijde van Uithoorn.

2.2 Het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied betreft formeel het gebied Aan de Zoom, zoals aangegeven in figuur 2.2, vanaf de spoorwegovergang tot en met de kruising met Zonnedauw – Wederik. Voor de verkeersafwikkeling wordt ook beperkt buiten deze afbakening gekeken.


Figuur 2.2: Aan de Zoom – huidige situatie met onderzoeksgebied aangegeven in blauw

2.3 De huidige situatie

Het onderzoeksgebied ligt tussen de bocht Buitendijks – Aan de Zoom en de kruising Aan de Zoom – Zonnedauw – Wederik. De straat Aan de Zoom loopt door tot aan de T-kruising Aan de Zoom – Zijdelweg (N521). Figuur 2.2 geeft het onderzoeksgebied weer in blauw.

Tussen de bocht Buitendijks – Aan de Zoom en de kruising Aan de Zoom – Zonnedauw – Wederik liggen 23 woningen, verdeeld over beide zijden van de weg. Aan beide zijden van dit deel van Aan de Zoom kan langs de weg worden geparkeerd in parkeerstroken. Er is geen onderverdeling aanwezig voor het parkeren van auto's in parkeervakken. De lengte van de parkeerstroken is aan beide zijden ± 60 meter. Per zijde kunnen zo 10 à 12 auto's worden geparkeerd, afhankelijk van hoe ruim er wordt geparkeerd. De 12 woningen aan de noordzijde van Aan de Zoom hebben ook de mogelijkheid van een parkeerplaats op eigen terrein aan de achterkant die uitkomt op Zonnedauw. Bij grofweg negen van de twaalf woningen is parkeren op eigen terrein nog mogelijk. Bij een aantal woningen heeft deze ruimte een andere functie gekregen. In totaal zijn er zo'n 23 à 29 parkeerplaatsen voor de woningen aan het betreffende deel van Aan de Zoom.

In de huidige situatie loopt het laatste deel van Aan de Zoom over in de straat Buitendijks. De straat Buitendijks loopt dood. In de toekomst wordt de straat Buitendijks aangesloten op het noordelijke deel van de wijk Legmeer.



Figuur 2.3: Aan de Zoom – huidige situatie met langsparkeerstroken aan beide zijde van de weg

2.4 Toekomstige situatie

De voorkeursvariant van de toekomstige situatie van de tramhalte 'Aan de Zoom' is weergegeven in figuur 2.4. Het onderzoeksgebied is nogmaals aangegeven in blauw.



Figuur 2.4: Voorkeursvariant halte 'Aan de Zoom'[1], incl. onderzoeksgebied Aan de Zoom (blauw omcirkeld).

[1] Parkeren –Referenties landschappelijke inpassing - https://vervoerregio.nl/artikel/20170606-kaarten-auto-en-fietsen-en-parkeren-29-mei-2017

Na realisatie van de Uithoornlijn wordt verwacht dat reizigers die gebruik maken van de tramhalte 'Aan de Zoom' hoofdzakelijk de tramhalte bereiken via de Faunalaan en de N196. Om die reden worden aan de zijde van de Faunalaan 16 parkeerplaatsen voor auto's gerealiseerd. Hiermee wordt beoogd om aan de zijde van de Faunalaan een toename van parkeerdruk te ondervangen in dit deel van de wijk Legmeer. Aan beide zijden van de tramhalte 'Aan de Zoom' worden 160 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal levert dit 320 fietsparkeerplaatsen op ter hoogte van de tramhalte 'Aan de Zoom'. De verwachting is dat dit resulteert in een aantrekkende werking van reizigers die gebruik maken van de fiets van en naar de halte. De aantrekkende werking van de fiets komt bovenop het aanwezige doorgaande fietsverkeer. Het doorgaande fietsverkeer betreft hoofdzakelijk schoolgaande jeugd die zijn route volgt via Aan de Zoom. Om het aanwezige fietsverkeer, alsmede de toestroom van reizigers met de fiets te ondervangen zijn diverse veiligheidsmaatregelen gepland rondom de tramhalte 'Aan de Zoom'. Zo wordt de oversteek van het spoor ter hoogte van de tramhalte voorzien van overwegbomen en tramwaarschuwingslichten.[2]

De Uithoornlijn snijdt in de beoogde toekomstige situatie de verbinding tussen Aan de Zoom en de Buitendijks af. Vanaf dat moment loopt Aan de Zoom dood ter hoogte van de te realiseren tramhalte 'Aan de Zoom'. De straat Buitendijks wordt aangesloten op de Faunalaan aan de andere zijde van het spoor.

Het fietsverkeer kan in de toekomstige situatie zijn weg vervolgen via het reeds aanwezige fietspad dat nu en straks fungeert als verbinding tussen de twee delen van de wijk Legmeer voor fietsers en voetgangers. Hiervoor wordt de spoorwegovergang gerealiseerd, welke is voorzien van slagbomen en waarschuwingslichten.

Het gebruik van de tramhalte 'Aan de Zoom' door ov-reizigers wordt ingeschat op ca. 3.300 reizigers per dag die in- of uitstappen. Tot slot zal, naast de aantrekkende werking van de tramhalte op fietsers, het doorgaand fietsverkeer toenemen. Dit vanwege de nieuwbouwopgave die wordt gerealiseerd ten noordwesten van de halte 'Aan de Zoom'. De nieuwbouwopgave betreft ± 250 woningen.

[2] Het verkeersveiligheidsaspect van dit rapport ziet niet op het vervolg van de route van het fietsverkeer over het wegdeel van de straat Aan de Zoom waar nu het fietspad eindigt tot aan de eerste kruising Aan de Zoom – Zonnedauw.

3 Analyse

Naar aanleiding van de beoogde toekomstige ontwikkelingen van de tramhalte 'Aan de Zoom' en de nieuwbouwopgave zijn kritische vragen gesteld door bewoners:

1. het parkeren van auto's op Aan de Zoom van mensen die met de tram reizen;
2. het wegbrengen van tramreizigers met de auto;
3. de verkeersveiligheid van het fietsverkeer door het keren van auto's in de straat.

Naast het verkeersvraagstuk zijn een aantal uitgangspunten meegegeven met betrekking tot de geplande toekomstige ontwikkelingen:

- fietsparkeren is 50/50 verdeeld over de oost- en westkant van halte 'Aan de Zoom';
- langs de Faunalaan (aan de zuidzijde van het verlengde van de halte 'Aan de Zoom') worden autoparkeerplaatsen en een 'Kiss & Ride'-zone gerealiseerd;
- de ontsluiting van de wijk Buitendijks wordt verlegd van de halte 'Aan de Zoom' naar de Faunalaan, zodat de te realiseren oversteek ter hoogte van de halte 'Aan de Zoom' uitsluitend gebruikt kan worden voor fietsers;
- de straat Buitendijks, welke als ontsluitingsweg fungeert, en het doorgaande fietspad richting halte 'Aan de Zoom' komen los van elkaar te liggen.

Gevraagd wordt om aan te geven welke verkeerskundige mogelijkheden er zijn om het geconstateerde verkeersvraagstuk aan te pakken binnen de meegegeven uitgangspunten.

3.1 Probleemverkenning

Door bewoners is aangegeven dat men voor de toekomstige situatie twee verkeersproblemen verwacht. Het eerste probleem dat bewoners verwachten is het verkeersveiligheidsprobleem dat veroorzaakt wordt doordat er meer gekeerd gaat worden door (zoekende) automobilisten/reizigers die hier parkeren of iemand naar de tramhalte wegbrengen of hiervan ophalen. Het tweede probleem dat wordt verwacht is een bereikbaarheidsprobleem dat zich uit in minder parkeerplaatsen voor bewoners, doordat tramreizigers hun auto in dit deel van de straat Aan de Zoom parkeren en hun reis voortzetten met de tram.

Beide verkeersproblemen zijn op zich reëel. De tramhalte zal een aantrekkende werking hebben door reizigers weg te brengen of op te halen. Ook kan een deel van de reizigers besluiten om in de buurt van de tramhalte 'Aan de Zoom' een parkeerplaats te zoeken als dat bijvoorbeeld in lijn ligt met het adres waarvandaan men vertrekt. De aantrekkende werking van de oostzijde van de tramhalte 'Aan de Zoom' is naar verwachting kleiner dan de zijde van de Faunalaan, of de andere twee andere te realiseren tramhaltes in Uithoorn. Zo wordt door de gemeente verwacht dat voor reizigers met de auto de andere zijde beter bereikbaar is en verwacht men dat de andere twee haltes gunstiger liggen vanwege het busstation en/of het dorpscentrum.

De mate waarin het verkeersveiligheidsprobleem en/of de parkeerproblemen in de praktijk gaan voorkomen zijn daarom voor nu nog niet geheel duidelijk en daarmee lastig exact in te schatten. Er is in een eerder stadium wel een inschatting gemaakt van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is op basis van het verwachte aantal tramreizigers dat van de tramhalte 'Aan de Zoom' gebruikmaakt en met de auto naar de tramhalte rijdt. Daarbij staat niet vast welk deel deze reizigers aan de zijde van de straat Aan de Zoom een parkeerplaats zal zoeken. Een toename van het parkeren door tramreizigers hoeft niet direct tot problemen te leiden. De aanwezige parkeerplaatsen kunnen goed dubbel gebruikt worden. 's Avonds en 's nachts door bewoners en overdag, als een deel van de bewoners weg zijn met de auto, door reizigers die gebruik maken van de tramhalte 'Aan de Zoom'. Dit leidt mogelijk wel tot een verhoging van het aantal parkeerders en er zal op bepaalde tijden meer naar een parkeerplaats gezocht moeten worden.

Aanvullend is de verwachting dat in de huidige situatie het aantal parkeerplaatsen van ca. 23 à 29 nodig is voor de parkeerbehoefte van de bewoners van Aan de Zoom tussen de tramlijn en kruising

met de Zonnedauw en Wederik. De parkeerdrukmeting van Ecorys van september 2017 geeft geen eenduidig beeld, zo is te zien dat op zaterdag 1 juli de parkeerdruk tussen de 60 - 69 procent was en op dinsdag 4 juli boven de 100% ligt. In de omgeving van Aan de Zoom blijkt overigens voldoende vrije parkeerruimte aanwezig te zijn.[3]

Het aantal haal- en brengbewegingen is voor het ontwerp van de tramhalte niet nader onderzocht. Voor deze studie wordt daarom uitgegaan van de situatie dat zonder aanvullende maatregelen zowel het parkeren als keren op de rijbaan toeneemt met de komst van de tramhalte 'Aan de Zoom' bij het in functie nemen van de Uithoornlijn. Uit de schouw ter plaatse werd geconstateerd dat het een redelijk drukke fietsroute is. Dit is mede op grond van de informatie van de gemeente Uithoorn.

3.2 Probleemanalyse

De omvang van de parkeerproblematiek is niet scherp in beeld. Er is nu met enige of grote regelmaat sprake van een hoge parkeerdruk, maar in de omgeving is parkeerruimte. Dit probleem is te kwalificeren als 'hinderlijk'. Er moet af en toe verder gelopen worden tussen de gevonden parkeerplaats en de woning. Voor de bewoners aan het doodlopende deel van Aan de Zoom zal de druk op de parkeerruimte naar verwachting wel toenemen.

Het keren in de straat is een veiligheidsprobleem dat in de huidige situatie al aan de orde is en dat ook zonder de aanleg van de tramhalte gaat toenemen als gevolg van de bouw van de woningen aan de westzijde van de trambaan. Vanuit de gemeente Uithoorn is aangegeven dat dit nu al een drukke fietsroute is. Met de komst van de tramhalte wordt dit probleem groter. Maatregelen om dit verkeersveiligheidsrisico aan te pakken zijn daarom op zijn plaats.

[3] Ecorys 2017

4 Oplossingsrichtingen

Voor de oplossingsrichtingen is in eerste instantie gekeken om het veiligheidsprobleem aan te pakken. Dit kan op hoofdlijnen door het keren zo te faciliteren dat het veilig kan of door een maatregel toe te passen dat er niet meer gekeerd hoeft te worden.

4.1 Optie 1: rondrijden

Een maatregel om het keren te voorkomen is het mogelijk maken om rond te kunnen rijden. Daarvoor is een eenrichtingsroute nodig die via het doodlopende deel van Aan de Zoom, langs de halte en via de achterzijde van Zonnedauw loopt. Langs de halte is daar in het huidige ontwerp te weinig ruimte voor. Indien daar wel ruimte voor zou zijn wordt deze maatregel afgeraden, omdat er een nieuw verkeersveiligheidsprobleem ontstaat. De tuinen van de woningen aan dit deel van Zonnedauw komen direct uit op dit wegvak. Wanneer hier meer gemotoriseerd verkeer rijdt wordt het verkeersveiligheidsprobleem verplaatst.

4.2 Optie 2: een keerlus

Een maatregel om het keren te faciliteren is om een keerlus te maken aan het eind van het wegvak Aan de Zoom. Deze optie is afgevallen omdat hier enerzijds weinig ruimte is en anderzijds dit het opstelgedeelte is voor het fietsverkeer dat 20 keer per uur gebruikt moet kunnen worden als de overwegbomen gesloten zijn. Hier keren leidt tot nieuwe verkeersonveilige situaties.

4.3 Optie 3: een dynamische afsluiting

Het wegvak Aan de Zoom kan vanaf de kruising met Zonnedauw en Wederik dynamisch worden afgesloten met een zogenaamde 'Vezip' (verzinkbare paal) of 'zakpaal'. Hiermee kan geregeld worden dat alleen bewoners met de auto en het fietsverkeer erlangs kunnen. Deze maatregel geeft geen oplossing voor het keren. Daarnaast is deze maatregel duur in onderhoud en zal daardoor, zo bleek uit navraag, niet door de gemeente voor deze problematiek worden toegepast.

4.4 Optie 4: haaksparkeren

Het is fysiek mogelijk om haaksparkeervakken te maken in de groenstrook aan de noordzijde van de weg. Deze strook is zo'n 5 meter breed en meer dan 60 meter lang, zodat er zo'n 24 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Aan de andere zijde van de weg kan dan een tweerichtingsfietspad gerealiseerd worden zodat de rijbaan en parkeervakken gescheiden worden van het fietsverkeer.



Figuur 4.1: Voorontwerp

Tussen de parkeerplaatsen en de woningen wordt geadviseerd een haagje aan te leggen zodat inschijnen door koplampen van auto's wordt voorkomen. Voor de overgang van het tweerichtingsfietspad over het plateau naar het vervolg van het wegvak Aan de Zoom wordt

geadviseerd om met onderbroken strepen de fietsroutes aan te geven. Figuur 4.1 laat een uitsnede zien van optie 4 als voorontwerp. In bijlage 1 is het voorontwerp in zijn geheel opgenomen.

Een alternatief voor deze oplossing is het toepassen van twee eenrichtingsfietspaden in plaats van het twee richtingen fietspad. Dit gaat naar verwachting ten koste van meer groen en heeft daardoor nog meer impact voor de inrichting van de straat. Deze variant is vooralsnog niet verder uitgewerkt. Een aanvulling op deze maatregel is om de laatste twee parkeervakken voor de slagboom niet als parkeervak aan te wijzen maar te bestemmen om te kunnen keren. Inden alle parkeerplaatsen in gebruik zijn kan hier door gewone auto's comfortabel gekeerd worden.

4.5 Optie 5: haaksparkeren aangevuld met een parkeeroplossing

Het voorstel om haaksparkeren toe te passen in het doodlopende gedeelte van Aan de Zoom kan met een parkeeroplossingen aangevuld worden voor de aanwezige woningen. De parkeerplaatsen kunnen via een vergunningssystematiek toegewezen worden aan bewoners zodat duidelijk is dat per woning één parkeerplaats beschikbaar is. Indien de gemeente geen vergunningen wil invoeren kan gekozen worden om een tegel met het huisnummer in de parkeerplaatsen op te nemen. Dit geeft het beeld dat de parkeerplaatsen gereserveerd zijn, maar het is niet handhaafbaar. Met deze maatregelen wordt grotendeels voorkomen dat tramreizigers die met de auto naar de tramhalte komen gaan parkeren in het doodlopende deel van Aan de Zoom.

Er is nog een optimalisatie mogelijk. Zo is hierboven al verwoord dat er ook naar twee eenrichtingen fietspaden gekeken kan worden. De maatregelen gaan wel ten koste van groen in de straat Aan de Zoom. Door het ontwerp aan te passen, geen bomen te kappen en minder parkeerplaatsen aan te leggen wordt er veel groen behouden. De parkeerplaatsen die dan niet aangelegd worden kunnen gecompenseerd worden in de Zonnedauw, tussen Zegge en Aan de Zoom. Hier is ruimte, om extra openbare parkeerplaatsen te realiseren in het aanwezige groen.

4.6 Optie 6: Aanpassen van de verkeerscirculatie

Een aanvullende optie is om de verkeerstructuur aan te passen van de toeleidende wegen naar het doodlopende deel van Aan de Zoom, door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer toe te passen voor de wegvakken Zegge, Zonnedauw en Aan de Zoom vanaf Zonnedauw richting het oosten. Hiermee wordt de route om met de auto naar de tramhalte te rijden minder aantrekkelijk dan via de andere zijde van de spoor.



Figuur 4.2: Ingrijpen in de verkeerscirculatie middels eenrichtingsverkeer[4]

De uitwerking is weergegeven in figuur 4.2, welke het aanpassen van de verkeerssituatie in dit deel van de wijk Legmeer weergeeft. De optie om in te grijpen in de verkeerscirculatie is aanvullend toe te passen bij de eerdergenoemde oplossingen. In geval van deze maatregel is draagvlak nodig in de buurt om de verkeersmaatregel goed te laten functioneren.

[4] Openstreetmap.org (2017-12-18)

5 Voorstel en aanbevelingen

5.1 Voorstel maatregelen

In de huidige situatie is er al een potentieel verkeersveiligheidsprobleem is, dat ook zonder de aanleg van de tramhalte toeneemt. Het is raadzaam te overwegen om bij de aanleg van de tramhalte dit probleem direct aan te pakken. Het parkeerprobleem leidt niet tot een bereikbaarheidsprobleem, maar kan wel potentieel tot hinderlijke situaties leiden.

Door optie 5 van de besproken oplossingsrichtingen toe te passen, namelijk het aanleggen van een fietspad en parkeerplaatsen, worden beide genoemde verkeersproblemen aangepakt. Aanvullend op deze optie kan gekozen worden om de route naar de tramhalte via Aan de Zoom te ontmoedigen door een eenrichtingsverkeersregime in te stellen en daarmee de verkeerscirculatie te veranderen voor dit deel van de wijk. Voor alle opties, maar met name voor het aanpassen van de verkeerscirculatie, is draagvlak in de buurt nodig, zoals genoemd in de onderstaande aanbevelingen.

5.2 Aanbevelingen

De voorgestelde maatregel is een forse ingreep in de ruimtelijke omgeving van Aan de Zoom. Aanbevolen wordt te achterhalen of de voorgestelde verkeersmaatregelen kunnen rekenen op draagvlak in de buurt. De omvang van de problematiek van parkerende en kerende auto's in het doodlopende gedeelte van Aan de Zoom is mogelijk niet voor iedereen vanzelfsprekend. Draagvlakmeting en communicatie over de problematiek en voorgestelde aanpak is nodig om bestuurlijk een afgewogen keuze maken om tot aanpassingen over te gaan. Een onderdeel daarin kan ook zijn dat eerst de situatie wordt gemonitord voordat tot definitieve keuzes overgegaan wordt.

Een nadere optimalisatie van het voorlopige ontwerp van de verkeersmaatregelen wordt aanbevolen. Zo kan goed ingeschat kan worden welke optimalisatieslag voor het groen mogelijk is en welke keuzes binnen de voorgestelde oplossingen mogelijk zijn. Hierbij wordt ook aanbevolen te kijken naar mogelijkheden met betrekking tot het besparen van groen en het toepassen van twee eenrichtingsfietspaden.

Aanbevolen wordt ook te achterhalen of genoemde potentiële verkeersmaatregelen passen binnen het project van de Uithoornlijn en of vanuit dit project ook financiële dekking aanwezig is. Indien dit positief uitpakt wordt aanbevolen om de voorgestelde verkeersmaatregelen met de buurt te bespreken.

Referenties

Literatuur

Ecorys 2017
Ecorys (2017), *Aanvullend parkeeronderzoek Uithoornlijn – Rapportage*, Ecorys, Amsterdam

Vervoerregio 2017
Vervoerregio Amsterdam (2017), *Parkeren –Referenties landschappelijke inpassing*

Internet

Openstreetmap.org 2017
Openstreetmap.org 2017: http://www.openstreetmap.org/#map=18/52.24860/4.81281 (2017-12-27)

Uithoorn.nl
Uithoorn.nl: (2017-12-27)

Vervoerregio.nl
Vervoerregio.nl: https://vervoerregio.nl/artikel/20170606-kaarten-auto-en-fietsen-en-parkeren-29-mei-2017 (2017-12-27)

Bijlage 1: voorlopig ontwerp



Colofon

Een rapportage van:

VERKEERSATELIER B.V.
J.J. Allanstraat 268b
1551 RS Westzaan
T: +31(0)85-3030627
W: www.verkeersatelier.nl

E: info@verkeersatelier.nl
KvK: 65411412
Bank: NL28 INGB 0007 2513 33
BTW nr. NL85 6101 382 B01

Titel:	Verkeersadvies – 'Halte Aan de Zoom' – Uithoorn
Datum:	8 mei 2018
Auteur(s):	ing. N.A. Molenaar mr. drs. ing. S.M. van Barneveld

Algemene voorwaarden
Op al onze diensten en mededelingen is DNR 2011 van toepassing.
DNR 2011 is gepubliceerd op de website van Verkeersatelier: www.verkeersatelier.nl

Copyright

© 2017 **VERKEERSATELIER B.V.**
Alle rechten voorbehouden. Het is niet toegestaan dit document geheel of gedeeltelijk te vermenigvuldigen of te distribueren aan derden zonder schriftelijke toestemming van **VERKEERSATELIER B.V.**

