

Suggesties FlorAalsmeer t.b.v. het Verkeerscirculatieplan (VCP)

Doel: Verbeteren van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid door gerichte maatregelen op vrachtverkeer en participatie van inwoners.

1. Beperk structurele groei van bedrijven;

Voorkom verdere toename van verkeersdruk, met name vrachtverkeer, door beleidsmatig een einde te maken aan de groei van bedrijven binnen of nabij het dorpsgebied. Dit voorkomt toekomstige verslechtering van bereikbaarheid en veiligheid.

2. Kies voor maatregelen die geen actieve handhaving vereisen;

Ontwerp het verkeerssysteem zodanig dat vrachtverkeer automatisch wordt geweerd of omgeleid, bijvoorbeeld via:

- fysieke inrichtingsmaatregelen (wegversmallingen, hoogtebeperkingen),
 - slimme routing via digitale navigatieplatforms (zie punt 4),
 - heldere bebording en voor vrachtwagens onaantrekkelijke routes.
-

3. Onderzoek de invoering van een logistieke hub;

Hoewel in mijn motie uit 2022 al werd gevraagd om de **mogelijkheid van een logistieke hub** te onderzoeken, is dit niet uitgewerkt in het huidige verkeerscirculatieplan (VCP). In plaats daarvan stelt de gemeente dat een hub een *regionale functie* zou hebben en daarom slechts “informeel besproken” wordt met buurgemeenten.

Dat is onvoldoende om de structurele problemen van zwaar verkeer in Aalsmeer aan te pakken. Want:

- **Aalsmeer telt 3.600 bedrijven** binnen de eigen gemeentegrens. Dat is een stevige economische basis die op zichzelf al voldoende aanleiding geeft om een **eigen hublocatie** te onderzoeken.
 - De negatieve impact van vrachtverkeer (geluid, veiligheid, doorstroming) speelt zich juist **binnen onze dorpsgrenzen** af. Waarom dan wachten op regio-overleg?
 - Andere gemeenten hebben ook eigen hubs of lossen dit lokaal op. Een “regionale functie” is geen voorwaarde om lokaal beleid te voeren.
 - Het VCP stelt zelf voor om budget aan te vragen voor het project ‘beperken vrachtverkeer’. Dan is het volkomen logisch om de **hubfunctie als concrete maatregel** daarbinnen mee te nemen.
-

4. Gebruik Google Maps en navigatiesoftware als verkeersinstrument;

Werk samen met platforms zoals Google Maps om wegen te markeren als onwenselijk of verboden voor vrachtverkeer, en leid vrachtwagens via geschikte alternatieve routes. Dit is kostenefficiënt en voorkomt afhankelijkheid van handhaving.

5. Pas het plan aan op basis van praktijk en inwonersparticipatie;

Voer een 'stofkamronde' door het VCP met inwoners, waarbij praktijkervaring, lokale kennis en onveilige situaties worden ingebracht.

6. Stel een verbod op vrachtverkeer in op de Burgemeester Hofscholteweg (Noordvork);

Deze route is ongeschikt voor vrachtverkeer vanwege woninginritten en beperkte weginrichting. Een doelgericht verbod verhoogt de verkeersveiligheid en voorkomt ongewenste sluiproutes.

7. Verbied vrachtverkeer op de kop van de Aalsmeerderweg;

Voer een verbod in voor vrachtverkeer bij het begin van de Aalsmeerderweg, zodat verkeer richting de Middenweg/N201 wordt geleid. Dit maakt routing beter beheersbaar en voorkomt overbelasting van kwetsbare routes.

8. Plaats een verbodsbord voor vrachtverkeer vanaf de Rietwijkeroordweg richting de Oosteinderweg;

Om ongewenste verkeersdruk en onveiligheid op de Oosteinderweg te voorkomen, stel een vrachtverkeerverbod in vanaf de Rietwijkeroordweg. Dit ontmoedigt sluijverkeer en beschermt kwetsbare woonomgevingen en lokale wegen tegen overbelasting door zwaar verkeer.

9. Leg zebrapaden aan om 'ganzepaadjes' op te nemen als officiële oversteekplaats;

Raadhuisplein/Marktstraat – Mr. Jac. Takkade/Kerkweg – Stommeerweg thv de Kolenhaven. Alsmede betere verlichting bij de oversteekplaatsen langs het Waterfront. Wij dienen hiervoor bij de raadsvergadering een motie in.

10. Analyse Oosteinderweg en de 30 km-zone: klopt de redenering wel?

Wat het VCP stelt:

Wegen zonder vrijliggende fietspaden worden 30 km-zones. Wegen *met* vrijliggende fietspaden mogen 50 km/u blijven. Wij hebben dit laten analyseren;

> In de praktijk werkt dit vaak omgekeerd.

- Wegen met vrijliggende fietspaden ogen breed en veilig → nodigen uit tot hard rijden. (zoals we in de praktijk zien op de Aalsmeerweg en Kudelstaartseweg thv het waterfront)
- Wegen zonder vrijliggende fietspaden zijn smaller → dwingen tot voorzichtig rijgedrag.

Specifiek voor de Oosteinderweg:

- Een 30 km-zone zonder fysieke dwingende maatregelen is op deze lange weg niet geloofwaardig voor automobilisten en vrachtverkeer.
- Zeker zonder duidelijke bebording, herinrichting of flankerende handhaving blijft het functioneren als doorgaande route.

- De maatregel zou verkeer afdwingen voor de Aalsmeerderweg te kiezen als alternatieve route. Zonder de te realiseren nieuwbouw Oosteinder Driehoek en bedrijfsbebouwing aan de Samoaweg is deze weg nu al druk en gevaarlijk. Deze twee ontwikkelingen worden wel genoemd, maar er wordt geen rekening gehouden met de impact van de verkeersbewegingen die deze ontwikkelingen met zich mee brengen.

Vrachtverkeer en geloofwaardige maatregelen;

Een weg alléén als 30 km-zone inrichten om vrachtverkeer te ontmoedigen is verkeerskundig ineffectief en juridisch vaag onderbouwd. Vrachtverkeer mag immers – tenzij expliciet verboden – een openbare weg gewoon gebruiken, ook bij 30 km/u.

Een betere, realistischer aanpak zou zijn:

1. Deels vrachtverkeer verbieden
 - Stel een *gericht vrachtverbod* in op (delen van) de Oosteinderweg, bijvoorbeeld via bestemmingsverkeer-uitzondering. Dat is juridisch duidelijk, handhaafbaar én begrijpelijk voor navigatiesystemen.
2. Fysieke versmallingen
 - Werk met optische of fysieke versmallingen die het wegbeeld consistent maken met 30 km/u gedrag als resultaat; denk hierbij aan chicanes, asverschuivingen of middengeleiders.
3. Goede bewegwijzering en routing
 - Zorg dat vrachtverkeer al vóór het opgaan van de Oosteinderweg wordt omgeleid naar geschikte hoofdroutes, bijv. via de Middenweg of Bosrandweg.

Samenvattend oordeel;

De Oosteinderweg alleen tot 30 km-zone verklaren is onvoldoende effectief en weinig geloofwaardig voor het gewenste effect op vrachtverkeer.

Een combinatie van **fysieke herinrichting, verbodsbepalingen en slimme routing** biedt een veel realistischer aanpak — zowel voor veiligheid als doorstroming.

De gehele Stommeerweg/Kudelstaartseweg tot aan de Bachlaan geheel in te richten als 30 km zone.

Tot slot: laat dit plan niet slechts een verkeerskundige exercitie zijn, maar een realistische en gedragen aanpak van de knelpunten die onze inwoners **elke dag** ervaren.