

CONCEPT Afdeling P&A, 11 mei 2021

Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Amstelveen 2021-2024





Inhoud

1. Van visie naar uitvoeringsprogramma	1
2. Doel: naar samenhangende, verkeersveilige en duurzame bereikbaarheid	1
2.1 Vier hoofdlijnen uit Mobiliteitsvisie vertaald in maatregelen	1
2.2 Steeds belangrijker: maatregelen gericht op gedrag(sverandering)	2
2.3 Actuele en complete data als basis en ijkpunt voor maatregelen	3
3. Recente ontwikkelingen - actualiteiten	4
3.1 Nationaal Toekomstbeeld Fiets	4
3.2 Effecten van Covid-19 op bereikbaarheid en mobiliteit - 6 trends	4
3.3 Deelmobiliteit: regie nemen en beleid ontwikkelen	6
4. Samenhang met andere plannen en programma's	6
4.1 Groei van de stad, Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (ROP) 2020 en Omgevingsvisie	6
4.2 Uitvoeringsplan Buitensport 2021-2022	6
4.3 Plan voor Energietransitie, Circulaire Economie en Klimaatadaptatie (PLECK 2.0)	7
4.4 Visie op Luchtkwaliteit 2020	7
4.5 Beheer openbare ruimte: Meerjarenprojectenplan (MPP)	7
5. Rol van de gemeente en partners	8
6. Communicatie	8
7. Planning, organisatie en evaluatie/monitoring maatregelen	8
8. Financiën: kosten, dekking en cofinanciering	9
8.1 Extra budget benodigd voor twee (bundels) maatregelen	9
8.2 Cofinanciering door Vervoerregio	10
9. Risico's	10

Bijlagen

- 1 – Maatregelen per hoofdlijn
- 2 – Projectenboek 2021-2024 – ten behoeve van besluitvorming bij PN 2022



1. Van visie naar uitvoeringsprogramma

Op 14 februari 2020 heeft de raad de Mobiliteitsvisie Amstelveen vastgesteld. Daarbij is afgesproken dat de Mobiliteitsvisie 2020 wordt uitgewerkt in een Uitvoeringsprogramma.

In januari 2021 heeft het college de eerste Voortgangsrapportage Mobiliteitsvisie met de raad gedeeld en op 30 maart 2021 zijn in een beeldvormende sessie de hoofdlijnen van voorliggend Uitvoeringsprogramma met de raad gedeeld.

Dit Uitvoeringsprogramma is nóch startsignaal noch eindstation, maar geeft de vertaling en voortgang weer op de realisatie van de gestelde doelen. De tijd staat niet stil, steeds nieuwe ontwikkelingen doen zich voor, nu en in de toekomst, zie 3. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie staat niet op zichzelf, maar hangt samen met andere beleidsdoelen, zoals het verduurzamen van de stad en buitensport, zie 4. We houden de vinger aan de pols en evalueren jaarlijks en stellen desgewenst de doelen en maatregelen bij, zie 7.



De maatregelen worden grotendeel bekostigd uit de middelen bestemd voor Verkeer en Vervoer en Openbare Ruimte. Bij het opstellen van dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie is gebleken dat het beschikbare budget ontoereikend is om de ambities op het gebied van fietspaden en bereikbaarheid van Amstelveen Zuid en Oost waar te maken. Als we meters willen maken, letterlijk en figuurlijk, in verduurzaming van de bereikbaarheid van Amstelveen, zijn extra middelen noodzakelijk, zie 10.

2. Doel: naar samenhangende, verkeersveilige en duurzame bereikbaarheid

2.1 Vier hoofdlijnen uit Mobiliteitsvisie vertaald in maatregelen

Amstelveen werkt de komende jaren aan samenhangende, verkeersveilige en duurzame bereikbaarheid, in nauwe samenwerking met partners. Dat is een grote opgave die continue inzet en aandacht vergt. De haalbaarheid van de doelen staat onder invloed van vele externe en onvoorspelbare factoren, zie 3.

In de Mobiliteitsvisie zijn vier hoofdlijnen benoemd:

- Hoofdlijn 1: Een regionaal, samenhangend bereikbaarheidssysteem voor Amstelveen;
- Hoofdlijn 2: Een lokaal, verkeersveilig bereikbaarheidssysteem in Amstelveen;
- Hoofdlijn 3: Op weg naar een duurzaam mobiliteitssysteem;
- Hoofdlijn 4: Mobiliteit en ruimtelijke ordening gaan altijd samen.





Voor een gedetailleerde toelichting op deze hoofdlijnen verwijzen we naar de [Mobiliteitsvisie](https://www.amstelveen.nl/mobiliteitsvisie) (<https://www.amstelveen.nl/mobiliteitsvisie>)

Per hoofdlijn zijn meer of minder concrete maatregelen genoemd. In dit Uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen zo concreet mogelijk uitgewerkt en gedefinieerd. In bijlage 1 staan alle maatregelen op een rij die bijdragen aan de realisatie van samenhangende, verkeersveilige en duurzame bereikbaarheid van Amstelveen. Tempo, financiering en fasering lopen per maatregel uiteen. Een veelsoortigheid aan maatregelen kortom, die echter wel in samenhang met elkaar worden getroffen.

De maatregelenmix uit het Uitvoeringsprogramma bestaat uit verschillende soorten maatregelen:

- maatregelen aan de infrastructuur;
- maatregelen aan de techniek en regelsystemen;
- maatregelen op het gebied van gedragsverandering, zoals spreiden van aanvangstijden bij scholen en bevorderen van duurzame mobiliteit van medewerkers van de gemeente Amstelveen;
- ontwikkelen, verzamelen, analyseren en toepassen van data en kennis.



Voorbeelden van verkeerstechniek: een VRI en bediening-op-afstand van de Bosrandbrug

In de Mobiliteitsvisie Amstelveen 2020 zijn beïnvloeding van gedrag en gebruik van data als maatregel onderbelicht gebleven, terwijl we ook door de COVID-19-pandemie verschuiving in data en gedrag zien. Daarom in de volgende twee paragrafen extra aandacht voor deze twee maatregelen: gedrag en data.

2.2 Steeds belangrijker: maatregelen gericht op gedrag(sverandering)

De COVID-19-pandemie laat zien dat mobiliteit alles te maken heeft met psychologie en menselijk gedrag. Mensen zijn bang voor besmetting en mijden daardoor het OV en kopen zelfs een tweedehands auto óf ze pakken de fiets. De keuze tussen auto of fiets is meestal niet ingegeven door een intrinsieke motivatie om gezond gedrag (=fietsen) te vertonen, maar door tijdwinst, comfort en gemak. Tijdwinst door de auto wordt op korte trajecten steeds minder, zeker door de opkomst van de e-bikes en/of speeds-pedelecs. Goudappel Coffeng heeft een site / tool ontwikkeld waarmee je als gemeente de kansen voor e-bikes kan inschatten, gebaseerd op de tijdwinst die het gebruik van een e-bike ten opzichte van een gewone fiets oplevert voor de gemiddelde fietser in desbetreffende gemeente. Voor Amstelveen ligt deze factor op 5,1: via een e-bike kunnen in dezelfde tijd 5 keer meer mensen bereikt worden. Kijk op www.e-bikeproof.nl

Bij alle maatregelen die Amstelveen treft om de gestelde doelen te bereiken, is het van belang te beseffen dat de slagingskans staat of valt met de factor mens: hoe gedraagt de mens zich en op welke manier is dat gedrag het beste te beïnvloeden. In de wereld van de mobiliteit en beleidsmakers is daar steeds meer oog voor: met fietspaden alléén krijg je niet vanzelf meer mensen op de fiets.



Sjaak de Gouw, directeur GGD zegt bijvoorbeeld 'Een van mijn stellingen bij mijn proefschrift was dat de helft van alle ambtenaren psycholoog zou moeten zijn. Als je gedrag echt wilt beïnvloeden, moet je zowel werken aan de motivatie van mensen als aan hun capaciteiten en de gelegenheid. Vaak werken gemeenten alleen aan de gelegenheid, niet aan de motivatie' (VNG-magazine 25 sep 2020).

Er is veel kennis over (bevorderen en faciliteren van) gedragsverandering. Ook het Rijk heeft inmiddels op dat vlak veel gepubliceerd: www.communicatierijk.nl.

Of iemand zijn of haar reisgedrag verandert, bijvoorbeeld ten bate van fietsen, hangt af van:

- Persoonlijke kenmerken en omstandigheden, zoals inkomen, informatie, kennis en karakter. Een e-bike kost meer dan een gewone fiets. Veel werkgevers hebben, zeker in 2020, de werkkostenregeling aangewend om aanschaf van fietsen door medewerkers te faciliteren;
- De omgeving: de fysieke en de sociale. Heb je fanatieke fietsers in je familie of kennissenkring, dan is de kans groter dat je zelf ook op de fiets gaat. Als er geen OV in de buurt is, maak je daar minder (snel) gebruik van. In Amstelveen is de gemiddelde afstand tot een NS-station groter dan in de rest van Nederland (5,9 t.o.v. 5 km). In Amstelveen maken minder dan gemiddeld mensen gebruik van de trein (zie. ook 3.5);
- De beschikbaarheid en zichtbaarheid van rolmodellen en voorbeelden/ambassadeurs. Mensen laten zich leiden door het gedrag van mensen die voor hen gezaghebbend zijn. Een voorbeeld hiervan is hoogleraar Eric Scherder die in een app van een zorgverzekeraar zijn bijdrage levert aan het bevorderen van meer bewegen. Kortom: goed voorbeeld doet volgen. Als de werkgever, leidinggevende, ouder, premier, burgemeester en wethouders, bekende sporter, influencer het gewenste gedrag laten zien volgen anderen hun voorbeeld.

Gemeente Amstelveen maakt in 2021 een plan van aanpak om het woon-werk-verkeer van haar medewerkers te verduurzamen, onder andere door meer mensen op de fiets naar het werk te laten komen. Meer verplaatsen per fiets in plaats van in de auto past ook in het streven van het Amstelveens gezondheidsbeleid. Amstelveen kan daarbij gebruik maken van elders opgedane ervaring en publicaties zoals [gereedschap-voor-gedragsverandering](#).



Ook op de site van [CROW](#) staat veel informatie over dit onderwerp.

2.3 Actuele en complete data als basis en ijkpunt voor maatregelen

Zowel ten behoeve van het voorspellen van verkeer en verkeersontwikkeling als het ontwerpen en plannen van maatregelen zijn data en modellen noodzakelijk en steeds meer beschikbaar. Bij het plannen en ontwerpen van gebiedsontwikkelingen zoals Legmeer is de voorziene mobiliteitsontwikkeling en -afwikkeling en dus ook de realisatie van parkeervoorzieningen een belangrijk planonderdeel. Voor een toekomstbestendig bereikbaarheidssysteem is het van belang wegen en kruispunten te ontwerpen op basis van actuele en complete data en met die data geijkte verkeersmodellen. Actuele en complete data en modellen stellen de beleidsmakers ook in staat om verkeerseffecten in te schatten buiten de directe omgeving van de gebiedsontwikkeling.



In Amstelveen zijn al veel data beschikbaar. Jaarlijks worden verkeerstellingen (inclusief classificatie en snelheidsmetingen) uitgevoerd door middel van (slang)tellingen. De verkeersregelinstallaties tellen het verkeer permanent. Ook worden regelmatig en op verzoek parkeerdrukmetingen gedaan. Een aantal jaar geleden is bovendien een grootschalig herkomst- en bestemmingsonderzoek uitgevoerd. Met de beschikbare verkeerstellingen worden kruispuntberekeningen uitgevoerd en worden de verkeersmodellen gevoed en geijkt. Parkeertellingen

worden gebruikt om de afweging te maken of parkeerregulering wenselijk is. Ook worden de data



gebruikt om vragen en meldingen te kunnen beoordelen en beantwoorden en om functionele aanpassingen aan de infrastructuur te onderzoeken en door te voeren. Naast de gemeentelijke data maken we ook gebruik van data van andere overheidsorganisaties en bedrijven, bijvoorbeeld ongevalgegevens van politie en het bedrijf Via, CBS-gegevens over mobiliteit en de provincie en google-maps.

Om te kunnen beoordelen of de inzet van middelen en maatregelen de gewenste effecten opleveren en zullen bijdragen aan de gestelde doelen, is meer data, analyse en ontsluiting van data gewenst. Onze ambitie is om de beschikbare data beter en makkelijker te kunnen gebruiken én de dataset te completeren waar nodig, om een goede basis en ijkpunt te zijn voor het mobiliteitsbeleid zoals verwoord in de Mobiliteitsvisie.

Complete en actuele data dient in elk geval de volgende doelen:

- een compleet en samenhangend beeld van de mobiliteit(sontwikkeling) in Amstelveen voor alle modaliteiten;
- goede verkeersmodellen en berekeningen voor projecten;
- onderbouwde beantwoording van vragen;
- informatie voor gebiedsontwikkelingen;
- informatie voor beleidsontwikkeling.

Een complete en actuele dataset vergt allereerst een verkenning van de behoefte aan data en vervolgens een verkenning van de beschikbare en ontbrekende data. Deze verkenning is als maatregel 5.2 opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma, met als uiteindelijk gewenst resultaat een monitoringsplan.

3. Recente ontwikkelingen - actualiteiten

Sinds de vaststelling van de Mobiliteitsvisie in 2020 zijn er in ieder geval drie noemenswaardige actualiteiten die van invloed zijn op de mobiliteit(sontwikkeling): 1) het besluit van het Bestuurlijk Overleg (BO) Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) om in 2021 een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen, 2) de COVID-19-pandemie en 3) het feit dat deelmobiliteit steeds populairder wordt in Amstelveen. Deze actualiteiten zijn in deze paragraaf kort toegelicht.

3.1 Nationaal Toekomstbeeld Fiets

In het BO MIRT van november 2020 is afgesproken dat er in 2021 gewerkt gaat worden aan een Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De (e-)fiets gaat een steeds nadrukkelijker rol spelen in de regionale en lokale bereikbaarheid van de Mobiliteitsregio Amsterdam (MRA) en van Amstelveen. Voor de MRA wordt het toekomstbeeld opgesteld in samenwerking tussen het Rijk en de MRA. Het wordt opgepakt in het rijks/regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Hiermee kunnen we echt een schaa sprong voor de fiets maken, wat ook één van de doelen is in de Mobiliteitsvisie.

3.2 Effecten van Covid-19 op bereikbaarheid en mobiliteit - 6 trends

Het jaar 2020 heeft laten zien dat de toekomst per definitie onzeker is. De wereld heeft ervaren hoe de Covid-19 pandemie onvoorziene grote gevolgen heeft voor de samenleving in het algemeen en voor de mobiliteit in het bijzonder. Alhoewel de effecten nog nauwelijks te duiden zijn, heeft de Vervoerregio Amsterdam (VRA) onderzocht in hoeverre het bestaande VRA-beleid (onder andere het Beleidskader Mobiliteit) toekomst vast is, nu bepaalde (reeds lopende) trends sneller plaatsvinden en mede door Covid-19 de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid onzeker wordt.



De VRA heeft een impactanalyse gedaan waaruit zes trends naar voren komen waarmee rekening gehouden moet worden bij de ontwikkeling van beleid.

1. Mobiliteitsgroei niet langer vanzelfsprekend

Flinke groei van de mobiliteit is niet langer een vanzelfsprekendheid. De VRA verwacht voor een aantal vervoerwijzen (waaronder OV) een stagnatie of daling van de groei van de mobiliteitsvraag en een afname van de piekbelasting. Mogelijk is op de lange duur zelfs sprake van krimp. Dit wordt veroorzaakt door gedragsveranderingen in combinatie met digitalisering en wordt verder versterkt bij economische teruggang. Op langere termijn gaan ook demografische ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld vergrijzing, hun rol spelen. De Amsterdamse regio krijgt hier mogelijk minder snel mee te maken dan andere regio's, al is de economische teruggang hier mede door Covid-19 sterker dan elders vanwege het aandeel dat het toerisme, de evenementenbranche en Schiphol hierin heeft.

2. Verschuiving van collectief naar individueel

Een verschuiving van collectief naar individueel vervoer komt vanuit meerdere scenario's naar voren. Dit is een ontwikkeling die wordt gevoed door de verdergaande individualisering van de maatschappij. Deze trend speelde reeds, maar wordt door Covid-19 versneld. Treinvervoer verschuift deels naar de auto, en vervoer per bus/tram/metro verschuift naar tweewielers en lopen. Voorzien wordt dat het ruimtebeslag door mobiliteit op de beschikbare ruimte, alleen maar zal toenemen, bijvoorbeeld voor uitbreiding van de capaciteit van fietspaden.

3. Sociale functie mobiliteitssysteem blijft belangrijk

Sociale tweedeling of zelfs vervoersarmoede kan optreden wanneer ontwikkelingen zoals prijsstijgingen of een verminderd vervoersaanbod optreden. Het zorgdragen voor een voor iedereen toegankelijk en betaalbaar mobiliteitssysteem blijft altijd van groot belang.

4. Van capaciteitsknelpunten naar inrichtingsopgaven

Investeren in uitbreiding van infrastructuur als oplossing voor capaciteitsknelpunten is in de toekomst niet meer vanzelfsprekend. Door sterke inzet op spreiding van mobiliteit over de dag (zoals het tegengaan van hyperspitsen) en over de andere netwerken, evenals door de toename van thuiswerken, verkleint de urgentie van de (aanpak van) knelpunten. Een aantal grote bereikbaarheidsopgaven blijft evenwel urgent. Maatregelen die prioriteit krijgen zijn investeringen in knooppunten waar stromen samen komen evenals de netwerken van langzaam verkeer. Ruimtelijke kwaliteit en beleving van die netwerken wordt steeds belangrijker. Knooppunten zijn zowel overstapplek, verblijfsgebied als toegangspoort. De verkeersfunctie van wegen wordt kleiner, de verblijfsfunctie groter. Met het toenemende belang van de actieve modaliteiten (fietsen en lopen) en een gezonde leefkwaliteit wordt de ruimtelijke inrichting van de openbare ruimte een steeds grotere opgave, als daarbij ook de doelstellingen op het vlak van duurzaamheid, groen en klimaatadaptatie (rainproof) beslag leggen op de beschikbare ruimte en middelen.

5. Transitie naar schone mobiliteit

De transitie naar schone mobiliteit is breed voorzien. De vraag is wel in welk tempo dit plaats gaat vinden en in hoeverre het tempo door economische teruggang kan worden vertraagd. Investeringen in een schone vervoersvloot en de benodigde energievoorzieningen zijn cruciaal om de VRA-doelstelling van een volledig Zero Emissie OV-systeem in 2030 te halen. Vanuit die huidige beleidsdoelen vereist dat in meerdere scenario's extra inzet.

6. Verkeersveiligheid onverminderd belangrijk

Het verbeteren van de *verkeersveiligheid* blijft belangrijk en wordt in een aantal gevallen zelfs belangrijker, onder meer vanwege de steeds grotere verscheidenheid in type voertuigen en snelheden, een verschuiving van collectief naar individueel vervoer en verdere vergrijzing. Hoewel het aantal



ongevallen tijdens de Covid-periode is afgenomen, is het aantal ongevallen met langzaam verkeer nog steeds te hoog. Een verschuiving naar meer ongevallen met fietsers (kwetsbare verkeersdeelnemers) zou kunnen betekenen dat er meer aandacht nodig is voor het waarborgen van de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer.

3.3 Deelmobiliteit: regie nemen en beleid ontwikkelen

Deelmobiliteit wordt een steeds belangrijker thema, autobezit is steeds minder vanzelfsprekend en de vraag neemt in Amstelveen duidelijk toe. Amstelveen heeft de City Deal Elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling mede ondertekend (zie 6.3).

Doel: duurzamere mobiliteit en afname van individueel autogebruik. In de Mobiliteitsvisie Amstelveen 2020 zijn geen specifieke maatregelen benoemd om deelmobiliteit te bevorderen. Amstelveen heeft echter al wel duidelijke beleidsregels voor de deelscooter, maar integraal beleid voor deelmobiliteit in het algemeen (auto, scooter, fiets) ontbreekt nog en is wel degelijk gewenst, enerzijds om te voorkomen dat de deelmobiliteit de openbare ruimte onoverzichtelijk maakt en verrommelt, anderzijds om bewoners te stimuleren mobiliteit te delen. Het beleid voor deelmobiliteit stemmen we af met Amsterdam en we worden daarbij ondersteund door VRA (maatregel 3.5 in bijlage 1).



4. Samenhang met andere plannen en programma's

4.1 Groei van de stad, Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (ROP) 2020 en Omgevingsvisie: ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in balans

De ruimtelijke ontwikkeling van Amstelveen wordt de komende jaren gekenmerkt door groei. Door nieuwe ruimtelijke (binnenstedelijke) ontwikkelingen is een groei voorzien van de huidige 90.000 inwoners naar ruim 100.000 inwoners de komende 10 à 20 jaar.

Het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (ROP) 2020 benadrukt het behoud van balans bij de ruimtelijke ontwikkeling van Amstelveen, uitgaande van de Amstelveense Maat. De na te streven mobiliteitsbalans luidt "de stad is bereikbaar met alle vervoersmodaliteiten waarbij prioriteit ligt bij Openbaar Vervoer en actieve mobiliteiten (lopen, fiets, etc.) voor een bereikbaar, leefbaar en gezond Amstelveen". De uitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie zijn bouwstenen voor de door het volgende college op te stellen Omgevingsvisie Amstelveen.

Kortom: mobiliteit is één van de stedelijke functies waarvoor in de stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening ruimte gereserveerd moet blijven. Letterlijk en figuurlijk. Mobiliteit en ruimtelijke ordening moeten ook samen oplopen, zoals de Mobiliteitsvisie aangeeft. Eén van de maatregelen daartoe uit het Uitvoeringsprogramma (bijlage 1 nr. 4.1) is het verplicht opstellen van een uitgebreide mobiliteitsparagraaf in Startnotities voor ruimtelijke projecten en gebiedsontwikkelingen. Daarnaast oefenen we bij grote gebiedsontwikkelingen als de transformatie van Legmeer met het opstellen van een Mobiliteitsprogramma van Eisen. Legmeer is de derde pilot hiervoor in de MRA.

4.2 Uitvoeringsplan Buitensport 2021-2022

Het onlangs door het college vastgestelde Uitvoeringsplan Buitensport benoemt maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van het Amstelveens beweegnetwerk voor 'anders georganiseerde buitensporters' zoals wandelaars en fietsers. De maatregelen uit het Uitvoeringsplan Buitensport en het vast te stellen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie komen deels overeen. Onderhoud aan fiets- en voetpaden



(maatregel 2.1a in bijlage 1) gebeurt in het kader van het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte Amstelveen (zie 4.5) of klein dagelijks onderhoud en komen ten laste van het budget voor het MPP. De kosten van overige maatregelen (uit het Uitvoeringsplan Buitensport komen ten laste van het Collegeuitvoeringsprogramma (CUP).

4.3 Plan voor Energietransitie, Circulaire Economie en Klimaatadaptatie (PLECK 2.0)

In 2020 is PLECK 2.2 vastgesteld met daarin de werkagenda Mobiliteit.

In die werkagenda zijn de volgende maatregelen benoemd:

1. Elektrificeren van het gemeentelijk wagenpark;
2. Mobiliteitsmanagement gemeentelijke organisatie;
3. Uitwerking Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES);
4. Onderzoek naar invoeren milieuzones;
5. Aanleg laadpalen elektrische auto's;
6. Vereenvoudigen en voortzetten(elektrische) deelscooters mogelijk maken;
7. Aanpak spitspieken;
8. Stimuleren nieuwe pakket-ophaalpunten;
9. Stimuleren uitrol deelauto;
10. Verbetering fietspaden en (regionale) fietsstructuur.



Al deze maatregelen zijn terug te vinden in bijlage 1.

4.4 Visie op Luchtkwaliteit 2020

De onlangs door de raad vastgestelde Visie op Luchtkwaliteit is een belangrijk kader voor de Mobiliteitsvisie. Bij het streven naar duurzame bereikbaarheid, zijn de kwaliteit van de leefomgeving en luchtkwaliteit richtinggevend. Deelmobiliteit en elektrische mobiliteit zijn essentiële bouwstenen.

De Visie op Luchtkwaliteit 2020 somt een aantal recent uitgevoerde maatregelen op:

- Bij meerdere bushaltes in Amstelveen zijn deelfietsen geplaatst om de verbinding bus-fiets te stimuleren. Ook worden er steeds meer elektrische (snel)laadpalen geplaatst. Verder wordt het wagenpark van de gemeente verduurzaamd (één op één vervanging, waarbij kritisch gekeken wordt naar behoefte) en wordt de mogelijkheid om dienstauto's-en scooters te vervangen voor e-bikes uitgezocht;
- Amstelveen heeft de City Deal Elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling mede ondertekend. Amstelveen neemt deel met onder andere de pilot aan de Biesbosch 225 waar elektrische deelauto's, elektrische deel(bak)fietsen en goede verbinding met de tramhalte moeten bijdragen aan duurzamere mobiliteit en afname van individueel autogebruik.

4.5 Beheer openbare ruimte: Meerjarenprojectenplan (MPP)

Het beheer van de infrastructuur gebeurt in de vorm van klein onderhoud en projecten, die worden geprogrammeerd in het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte Amstelveen. Maatregelen zoals de aanpak en verbetering van het netwerk van fietspaden (maatregel 1.2 en 2.1a uit bijlage 1) en de aanpak van knelpunten in de Amstelveense weginfrastructuur (maatregel 2.1.b in bijlage 1) worden als project opgenomen in het MPP, mits daarvoor voldoende budget is. Provincie en Vervoerregio Amsterdam (VRA) zijn (mede)financierder van de meeste projecten. Zie 7 en 10.



5. Rol van de gemeente en partners



Mobiliteit houdt niet op bij de grens van de gemeente. Amstelveen is in de realisatie van de gestelde doelen afhankelijk van de samenwerking met haar partners-in-mobiliteit, zoals de rijksoverheid (Ministeries Infrastructuur en Waterstaat (I en W)) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam (MRA), Vervoerregio Amsterdam (VRA), buurgemeenten als Aalsmeer, Amsterdam en Ouder-Amstel, de vervoersmaatschappijen zoals Connexxion en GVB (Gemeentelijk Vervoerbedrijf GVB) en belangenorganisaties als de Fietzersbond. De afhankelijkheid betreft de beschikbaarheid van middelen en subsidies, maar ook de planning en prioritering van projecten en het doen van onderzoek.

Zo kijken we samen met de provincie, de VRA en gemeenten Aalsmeer, Ouder-Amstel en Uithoorn naar de toekomstige bereikbaarheid van de Zuidlob van de VRA, onder andere door een betere verbinding van Schiphol met OV en fiets. Ook kijken we met partners naar de afwikkeling van doorgaand verkeer; de wens van gemeente Amstelveen is het doorgaand verkeer zo veel mogelijk buiten de stad om te leiden en bijvoorbeeld via de Bosrandweg en de Beneluxbaan af te wikkelen. De Bosrandweg is een provinciale weg, daarover hebben we – onder andere samen met Aalsmeer - overleg met de provincie. Samen met Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam kijken we naar de mogelijkheden voor realisatie van een tweede noord-zuid doorfietsroute aan de oostzijde van Amstelveen.

6. Communicatie



Behalve afstemming en overleg met de partners-in-mobiliteit over het Uitvoeringsprogramma, vindt er interne en externe communicatie via de bestaande kanalen plaats op de daarvoor geëigende momenten. Hoe die communicatie eruit gaat zien, wordt uitgewerkt in een communicatieplan, genoemd als maatregel 5.1 in bijlage 1.

7. Planning, organisatie en evaluatie/monitoring maatregelen

Planning

In bijlage 1 staat de planning van alle maatregelen.



Organisatie

De verantwoordelijk en betrokken medewerkers dragen gezamenlijk zorg voor de voortgang en daarvoor benodigde planning van acties. Aanspreekpunt voor de voortgang(sbewaking) van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2021-2024 en het MPP is afdeling Projecten en Advies Buitenruimte.

Evaluatie en monitoring

De Mobiliteitsvisie zegt over de gewenste evaluatie het volgende: "Om te checken in hoeverre de doelen gehaald worden, of de Mobiliteitsvisie nog "op koers" ligt, is het van belang om met enige regelmaat de visie te evalueren. De eerste evaluatie zal plaatsvinden eind 2022 in de vorm van de tweede Voortgangsrapportage. Daar waar mogelijk worden ten behoeve van de evaluatie en monitoring indicatoren en meet- en ijkpunten benoemd. Of dat gebeurt in de vorm van een monitoringsplan, zoals gesteld in de voortgangsrapportage van januari jongstleden is nog onzeker. Het doel is een goede



manier te vinden om de vinger aan de pols te houden en te bepalen welke data en uitgangspunten daarbij worden gehanteerd (zie 2.3 over data en kennis).

8. Financiën: kosten, dekking en cofinanciering

8.1 Extra budget benodigd voor twee (bundels) maatregelen

Een groot deel van de kosten van maatregelen in dit Uitvoeringsprogramma wordt gedekt uit de reguliere dotaties aan de reserves wegen, verkeersmaatregelen en verkeersregelininstallaties, via het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte. Een groot deel van de dotatie aan deze reserves is bedoeld voor het op orde houden van het bestaande areaal. Er is beperkt ruimte voor kwaliteitsverbetering en functionele aanpassingen. Uit de jaarlijkse dotatie van in totaal ongeveer € 5,5 miljoen aan deze reserves wordt nu gemiddeld één fietstraject per jaar à 5 ton bekostigd. Ook worden – wanneer dat past binnen de financiële ruimte en dit tot een verbetering van de verkeerssituatie leidt – verkeersregelininstallaties vervangen door rotondes. Voor een detailoverzicht van de beheer- en projectbudgetten wordt verwezen naar het MPP Buitenruimte.

Voor het waarmaken van de ambities uit de Mobiliteitsvisie is nu echter onvoldoende budgettaire ruimte. Dat geldt ten eerste voor de gewenste verdubbeling van de Bovenkerkerweg. De bereikbaarheid en verkeersafwikkeling in dat gebied van Amstelveen wordt steeds nijpender, onder andere door de recente vaststelling van het bestemmingsplan De Kegel, toename van verkeer nu en in de toekomst door de stedelijke ontwikkeling bij De Scheg, BTAZ, Legmeer en nieuwbouwwijken in Aalsmeer. Deze maatregel is essentieel voor een goede bereikbaarheid van Amstelveen en was in 2018 al voorbereid. Door de ligging op een veendijk is die verdubbeling technisch moeilijk te realiseren en zijn er voor dit project extra middelen benodigd, die bij de besluitvorming over de Perspectiefnota 2022 worden aangevraagd. Een tweede en derde maatregel ten bate van de bereikbaarheid van Amstelveen zijn de verbetering van de verkeerssituatie in de schoolomgeving bij de Van der Hooplaan en de verbetering van de verkeerssituatie bij twee kruispunten aan de Oranjebaan.

Een tweede maatregel die niet kan worden gerealiseerd zonder extra middelen, is het versneld verbeteren van het fietsroutenetwerk naar het gewenste kwaliteitsniveau. Die versnelling is nodig om de veilige toename in fietsverplaatsingen in Amstelveen en de regio te faciliteren.

Voor de twee bundels maatregelen - 1.2 en 2.1b - uit het Uitvoeringsprogramma wordt daarom extra budget gevraagd aan de raad bij de besluitvorming over de Perspectiefnota 2022:

Maatregel	Melding bij Perspectiefnota 2022
1.2 eerste tranche van 10-jarige versnelling kwaliteitsverbetering fietsroutenetwerk	€ 500.000 incidenteel
2.1b Verbetering bereikbaarheid (voor auto, OV en fiets) van zuid- en oostzijde Amstelveen door aanpak van drie urgente knelpunten in het Amstelveens wegennet: <ul style="list-style-type: none">- verdubbelen Bovenkerkerweg met veilige kruising Nesserlaan;- verbeteren verkeerssituatie schoolomgeving Van der Hooplaan;- verbeteren verkeerssituatie Oranjebaan.	€ 1.500.000 incidenteel, waarvan € 1 miljoen voor verdubbeling van de Bovenkerkerweg en € 500.000 voor de Van der Hooplaan e.o.



Toelichting bij de bedragen in bovenstaande tabel:

- Een gedetailleerde beschrijving van beide maatregelen staat in bijlage 2, Projectenboek 2021-2024;
- Maatregel 1.2: Voorstel bij de besluitvorming over dit Uitvoeringsprogramma is om bij de besluitvorming over de Perspectiefnota 2022 budget beschikbaar te stellen voor de eerste tranche en besluitvorming over de resterende tranches mee te nemen naar de besluitvorming over het eerstvolgende collegeuitvoeringsprogramma;
- Maatregel 2.1b: De aanvraag bij de Perspectiefnota 2022 betreft de aanpak van twee knelpunten in het wegennet aan de zuidzijde van Amstelveen, waarvoor aanvullend budget benodigd is. Voor de aanpak van het *derde* knelpunt aan de *oostzijde* van het Amstelveense wegennet, namelijk twee kruispunten aan de Oranjestraat, is door herprioritering in het MPP voldoende budget gevonden. Aanpak van deze knelpunten draagt bij aan een samenhangende duurzame bereikbaarheid van Amstelveen. Voor deze aanpak zijn al schetsontwerpen met bijbehorende kostenraming gemaakt. De planuitwerking voor beide kruispunten wordt separaat aan het college ter besluitvorming voorgelegd in 2021, waarna uitvoering naar verwachting in 2022 kan plaatsvinden.

8.2 Cofinanciering door Vervoerregio

De hierboven gevraagde budgetten gaan uit van cofinanciering door de Vervoerregio. De toekenning van die middelen is nooit 100% zeker, maar worden meestal wel toegekend en daarom al wel meegerekend in de vraag om extra middelen.

Cofinanciering door de Vervoerregio is mogelijk voor de volgende maatregelen:

- wezenlijke kwaliteitsverbeteringen van het regionale hoofdfietsnetwerk en het MRA-net;
- verbetering van verkeersveiligheid door aanpak van ongevallenlocaties, school-thuisroutes, bescherming kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheidsremmende maatregelen, vervanging van asfalt door open verharding in woonstraten, aanleg van ontbrekende trottoirs, midden-eilanden;
- openbaarvervoermaatregelen zoals verbeteren van businfra, aanleggen van haltes, verbeteren doorstroming bus, reisinformatie, toegankelijkheid;
- doorstromingsmaatregelen hoofdwegennet;
- fietsenstallingen bij regionale voorzieningen.

De bijdrage door de Vervoerregio hangt af van de 'match' met beleid en het regionaal belang van de maatregel. We maken zo veel mogelijk gebruik van deze mogelijkheid tot cofinanciering. We trekken samen op met de Vervoerregio om projecten te programmeren in de investeringsagenda's van zowel gemeente als Vervoerregio.

9. Risico's

Voor de realisatie van de maatregelen uit het vast te stellen Uitvoeringsprogramma 2021-2024 identificeren we de volgende risico's:

1. Onvoldoende budget waardoor maatregel niet (tijdig) wordt uitgevoerd en risico ontstaat dat één of meer van de gestelde doelen niet wordt gerealiseerd;
2. Onvoldoende capaciteit voor het uitvoeren van de maatregelen;
3. Planning en prioritering komt niet overeen met die van partners waardoor maatregel niet (tijdig) wordt uitgevoerd en risico ontstaat dat één of meer van de gestelde doelen niet wordt gerealiseerd;
4. Realisatie is om andere redenen (nog) niet mogelijk waardoor risico ontstaat dat één of meer van de gestelde doelen niet wordt gerealiseerd.



Toelichting op deze risico's en de anticipatie / mitigatie is als volgt:

1. Onvoldoende budget: Perspectiefnota 2022 geeft meer duidelijkheid

De kans dat er onvoldoende budget is voor realisatie van (alle) maatregelen is altijd groot.

Infrastructuur kost veel geld, net als de andere grote opgaven waarvoor gemeente Amstelveen zich gesteld ziet.

Een actueel voorbeeld is de fietsroute langs de Museumspoorlijn. Voor deze is nog onvoldoende budget beschikbaar. Het onderzoek naar verbreding vindt plaats in 2021, maar er is nog onvoldoende duidelijk aan te geven om hoeveel kosten dit gaat. Het onderzoek wordt met de Vervoerregio samen opgepakt, waarna een advies aan de raad wordt voorgelegd over de inhoud van de maatregelen en de beoogde financiering.

De balans zoeken tussen ambitie en haalbaarheid is altijd de uitdaging en een zoektocht, in nauwkeurig overleg met de partners. De maatregelen uit bijlage 1 zijn zo concreet mogelijk gemaakt om een goede raming en realistische inschatting te kunnen doen van de haalbaarheid. Bij de Perspectiefnota 2022 zal de vraag aan de raad worden voorgelegd om de noodzakelijke middelen vrij te stellen.

2. Onvoldoende capaciteit voor het uitvoeren van de maatregelen

De Gemeente Amstelveen kampt met een structurele onderbezetting op de formatie van projectmanagement, ontwerp en advisering. Het vinden van gekwalificeerde mensen op het gebied van verkeerskunde en civiele techniek blijft een uitdaging, vanwege de krappe arbeidsmarkt. Amstelveen huurt vaak expertise en capaciteit in. Voor continuïteit en kennisontwikkeling is dit niet wenselijk. In het voorjaar van 2021 werft Amstelveen om te beginnen twee projectmanagers voor het fysieke domein.

3. Planning en prioritering komt niet overeen met die van partners

De kans dat bij de uitwerking de planning van maatregelen zal wijzigen, is bij de korte termijn-maatregelen minder groot dan bij de (middel)lange termijn maatregelen. COVID-19 en andere ontwikkelingen kunnen evenwel de partners afzonderlijk noodzaken tot wijziging in prioritering van beleid en maatregelen. In de bestaande ambtelijke en bestuurlijke overlegstructuur houden partners elkaar tijdig en volledig op de hoogte over beleidswijzigingen met eventuele consequenties voor de partners.

4. Realisatie is om andere reden (nog) niet mogelijk

Dat de toekomst verrassingen met zich meebrengt staat vast. Of dat voor de realisatie van de maatregelen gevolgen heeft, zodanig, dat definitief of voorlopig van realisatie van maatregelen moet worden afgezien, schatten wij voor de korte termijn als minder groot in.



Bijlage 1 Maatregelen 2021-2024

Gebruikte afkortingen:

CUP:	College-uitvoeringsprogramma 2018-2022
GO:	Groot Onderhoud
HFN:	Hoofd fietsnetwerk
KO:	Klein Onderhoud
MPP '21-'24:	Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2021-2024
MRA:	Metropoolregio Amsterdam
PB 4:	Programmabegroting, programma 4
PN '22:	Perspectiefnota 2022
VRA:	Vervoerregio Amsterdam
VRI:	Verkeersregelinstantie

Gebruikte iconen:

	OV: tram, bus, trein		Voetgangers en hardlopers		Elektrische mobiliteit		Smart Mobility Innovatie Kennis		Waterstoftanken
	(e-)Fiets(er), fietspaden		Autoverkeer		Pakketbezorging		Zero Emission		Stedenbouw en ruimtelijke ontwikkeling
	Overleg/ participatie		Rotondes		Gedragbeïnvloeding		Milieuzone		Communicatie
	Parkeerbeleid, voorzieningen		Groene golven		Spreiden in de tijd, verkleinen verkeerspieken		Deelmobiliteit		Data



Hoofddijn 1: Een regionaal, samenhangend bereikbaarheidssysteem voor Amstelveen

Wat we willen bereiken:

- Een optimale regionale bereikbaarheid voor inwoners, werkenden en bezoekers waarbij, rekening houdend met de huidige capaciteit en geringe uitbreidingsruimte van het wegennetwerk, een sterke nadruk wordt gelegd op openbaar vervoer en actieve modaliteiten;
- Afname doorgaand auto- en Vrachtverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Amstelveen

Doel	Toelichting	Maatregel: project / studie	Budgetvraag bij PN'22
1.1 	<p>Oplossen vertrags-gevoeligheid westelijke OV bus-as van R-net (in samenhang met 1.6)</p> <p>Snelheid en de betrouwbaarheid van de dienstregeling voldoen niet.</p> <p>In het verleden is deze corridor al aan de orde geweest. Oplossing is moeilijk vanwege tegenstrijdige belangen (doorstroming OV versus oversteekbaarheid langzaam verkeer, verkeersveiligheid, ruimtegebruik en groen).</p> <p>Dit probleem hoort mede op de agenda van overleg met Amsterdam (Amstelveenseweg ten noorden van de Kalfjeslaan, de De Boelelaan) en de Vervoerregio (en dus ook in het Mobiliteitsplan Amsterdam Zuidflank i.o., betreft Amsterdam Zuidas en Buitenveldert)</p>	Mobiliteitsplan Zuidflank naar verwachting ambtelijk en naar verwachting bestuurlijk vastgesteld eind 2021/begin 2022 (link met Mobiliteitsagenda Vervoerregio Zuidlob, zie 1.6)	Geen budgetvraag bij PN'22
1.1a 	Als vervolg op maatregel 1.1 in 2023-2024: Maatregelen uitwerken om bus voorrang te geven op auto's op (potentiële) vertragsgevoelige buscorridors		Langere termijn, dus geen budgetvraag bij PN'22



1.2a 	10-jarige versnelling kwaliteitsverbetering van het fietsroutenetwerk: netwerk aanpassen aan geldende kwaliteitseisen. Regulier onderhoud: 2.1a	Beoogd resultaat van deze maatregel is dat het netwerk van doorgaande fietsroutes (MRA en HFN) in Amstelveen over 10 jaar op zo veel mogelijk locaties aan de regionale kwaliteitseisen voldoet. Zie bijlage 2 Projectenboek	Programmeren kwaliteitsverbeteringen MRA- en HFN-netwerk. Zie bijlage 2 Projectenboek	€ 500.000 incidenteel voor de eerste tranche van 10. Zie bijlage 2 Projectenboek
1.2b 	Onderzoek naar tweede NZ MRA fietsroute aan oostkant Amstelveen (ter ontlasting fietsroute museumspoorlijn/ Sportas)	2021-2022: Samen met Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam het voorkeurstracé bepalen en beoordelen waar welke maatregelen gewenst zijn en bijbehorende kostenraming maken.	Zie bijlage 2 projectenboek	Geen budgetvraag, dekking voor externe onderzoekskosten in MPP
1.3 	Verbeteren aansluiting fiets op regionaal OV door zorgdragen voor voldoende fietsstallingen bij belangrijkste OV-haltes (bus en Amsteltram)	Komende jaren monitoren of de haltecapaciteit voldoende is	Geen project, maar continu monitoren	Geen budgetvraag, dekking in MPP
1.4 	Actief participeren in MRA-programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	Ook in 2021 wordt er ambtelijk actief geparticipeerd. Wij denken onder andere mee over het mobiliteitsnetwerk van de MRA en over de rol van de (e-)fiets.	Doorlopend in 2021	Geen budgetvraag bij PN'22
1.5   	Onderzoeken regionale Mobiliteitshub Amstelveen-Zuid. Onderzoek naar de mobiliteitshub nabij de A9 gebeurt op langere termijn.	Onderzoek mobiliteitshub Amstelveen Zuid is gekoppeld aan project Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ). Het gaat om onderzoek naar een extra tramhalte van de Amsteltram met daarbij een P+R-faciliteit met mogelijk nog andere functies.	Resultaat verwacht in 2021: uitspraak over tramhalte/PenR en vervolgens mogelijk opname in de Investeringsagenda Mobiliteit van de Vervoerregio. Gezamenlijke planvoorbereiding en uitwerking. Doorgetrokken Amsteltram naar Uithoorn gaat in 2024 in gebruik.	Geen budgetvraag bij PN'22



1.6 	Opstellen Bereikbaarheidsagenda Zuidlob Vervoerregio Hangt samen met 1.4	Eind 2021 bestuurlijke vaststelling. Doel: regionaal commitment over bereikbaarheidsprojecten, agenderen in de Investeringsagenda Mobiliteit van de Vervoerregio en mogelijk (indien rijksbelang) ook op de Rijksagenda	Bereikbaarheidsagenda Zuidlob naar verwachting ambtelijk en bestuurlijk vastgesteld in 2021 (zie 1.1)	Geen budgetvraag bij PN '22
1.7 	Onderzoeken toekomstige regionale OV-bereikbaarheid Amstelveen. Uitkomsten van dit onderzoek zijn input voor nieuwe concessie			Langere termijn, dus geen budgetvraag bij PN'22



Hoofdpijn 2: Een lokaal, verkeersveilig bereikbaarheidssysteem in Amstelveen

Wat willen we bereiken:

- Een optimale lokale bereikbaarheid voor inwoners werkenden en bezoekers waarbij, rekening houdend met de huidige capaciteit en geringe uitbreidingsruimte van het wegennetwerk, een sterke nadruk wordt gelegd op openbaar vervoer en actieve modaliteiten;
- Verbeteren verkeersveiligheid Amstelveen.

Doel		Toelichting	Maatregel: project / studie	Budgetvraag bij PN '22
2.1a   	Basis op orde infrastructuur: <ul style="list-style-type: none">- zorgdragen voor veilige en goed onderhouden infrastructuur op basis van weginspecties en meldingen;- doorgaande fietsroutes hebben prioriteit;- aandacht voor veelgebruikte voetpaden n.a.v. TRACK-rapport in het Uitvoeringsplan Buitensport;- een 10-jarige <i>versnelde</i> kwaliteitsverbetering wordt beoogd met maatregelen 1.2b.	<p>Uit de inspectiecyclus blijkt waar welk onderhoud nodig is: klein of groot. Klein onderhoud wordt zo veel mogelijk in hetzelfde jaar uitgevoerd. Groot onderhoud wordt gepland en opgenomen in MPP.</p> <p>Ook meldingen worden zo vertaald in acties: opnemen in een planning en/of direct uitvoeren.</p> <p>Routes en paden die niet bij Amstelveen in beheer zijn, zoals in het Amsterdamse Bos, het groengebied Amstelland en langs provinciale wegen, worden bij de betreffende beheerders onder de aandacht gebracht.</p>	<ul style="list-style-type: none">- KO: uitvoeren van klein onderhoud op reguliere basis;- Programmeren GO-maatregelen in het MPP 2021-2024- Aandacht vragen voor beheer buitensportlocaties bij andere wegbeheerders.	Geen budgetvraag, dekking in MPP
2.1b	Aanpak drie urgente knelpunten in het wegennet	Drie knelpunten waarvan de samenhangende aanpak nu en in de	De aanpak van de drie knelpunten dient te worden geprogrammeerd	€ 1.500.000, incidenteel, waarvan



 	aan zuid- en oostzijde van Amstelveen (zie ook 2.5 voor de langere termijn)	toekomst het meest noodzakelijk en bovendien effectief is: <ul style="list-style-type: none">- Bovenkerkerweg;- Spitsdrukte schoolomgeving Van der Hooplaan-Startbaan-Sportlaan;- Oranjebaan. Zie Bijlage 2 Projectenboek voor een toelichting.	in het MPP. Financiële dekking deels in MPP en bijdragen van de Vervoerregio, maar onvoldoende voor tijdige en samenhangende aanpak. Zie voor nadere uitleg Projectenboek, bijlage 2.	€ 1 miljoen voor verdubbeling van de Bovenkerkerweg en € 500.000 voor de Van der Hooplaan e.o.
2.1c 	Onderzoek naar mogelijkheid van inrichten van Nesserlaan als fietsstraat	Er is asfaltonderhoud noodzakelijk op de Nesserlaan en ten bate van de verkeersveiligheid en het fietscomfort voor fietsers is inrichting van de Nesserlaan als fietsstraat een goede oplossing die onderzoek vergt.	Onderzoek in 2021 Eventuele voorbereiding en realisatie vanaf 2022	Geen budgetvraag bij PN'22
2.1d 	Onderzoek naar mogelijkheid van oost-west-fietsverbinding via de Bovenkerkerpolder	Deze maatregel komt voort uit een quick-scan van recreatieve versterking door Recreatie Noord Holland in opdracht van gemeente Amstelveen.	Onderzoek in 2021. Eventuele voorbereiding en realisatie vanaf 2022	Geen budgetvraag bij PN'22
2.2   	Onderzoek lokale Mobiliteitshub(-s) met als gewenste opbrengst: betere aansluiting OV en actieve modaliteiten en toevoegen functies als pakketservice	Het gaat om hubs waar bijvoorbeeld twee of meerdere OV-lijnen samenkomen. Als eerste wordt gedacht aan een hub nabij Amsteltram-halte Sacharovlaan. De ontwikkeling hiervan is gekoppeld aan de transformatie van het Bedrijventerrein Legmeer.	2021: Bestemmingsplan Transformatie Legmeer vastgesteld, verdere planvorming Mobiliteitshub Sacharovlaan. 2021/2022: onderzoeken of er nog andere (grote) OV-haltes in aanmerking komen	Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend
2.2a 	Na 2023, als vervolg op 2.2, afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek, realisatie van Mobiliteitshubs			Langere termijn, dus geen budgetvraag bij PN'22



2.3 	Fijnmazigheid lokaal openbaar vervoer verbeteren	<p>Zodra economisch herstel <i>duurzame effecten</i> van COVID-19 beter kunnen worden ingeschat, wordt onderzocht of voor het Oude Dorp 's avonds en op zondag extra vervoer ingezet kan worden.</p> <p>N.a.v. raadsnotie pilot met sociaal aanvullend vervoer, 'Smobmax', als pilot in één wijk. Streven is een wijkbus Kostverloren-Ziekenhuis Amstelland te laten rijden op het moment dat beperkingen in zoverre zijn teruggedraaid, dat dit weer verantwoord kan</p>	Eerste helft 2021 raad informeren over voortgang Smobmax en wijkbus Kostverloren	Geen budgetvraag bij PN'22, dekking in CUP
2.4 	Uitbreiding fietsparkeer-voorzieningen Stadshart en bij busstation (zie actie 1.3)		2021: Behoefteverkenning fietsparkeren in Stadshart (buiten) en bij busstation	Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend
2.5  	Onderzoeken bereikbaarheid zuidkant Amstelveen, focus omgeving Beneluxbaan-zuid, met als doel de samenhang in verbeteren van bereikbaarheid.	Dit onderzoek heeft een langere looptijd. Vooruitlopend op uitkomsten van onderzoek zijn oplossingen voor 5 kruispunten in de Beneluxbaan gedefinieerd, de zogenaamde quick-wins. Toekomstvast, no-regrets, ongeacht effecten van COVID-19.	<p>Maatregelen in 2021 en 2022:</p> <ul style="list-style-type: none">- extra linksafvak Spinnerij- verlengen linksafvak Beneluxbaan-Bovenkerkerweg- zo mogelijk meer opstel- en weefruimte Beneluxbaan-Hammarskjöldsingel- aanpassing instellingen VRI Beneluxbaan-Van der Hooplaan <p>Maatregelen 2023-2025:</p> <ul style="list-style-type: none">- Groene golven Bovenkerkerweg	Voor korte termijn geen budgetvraag, dekking in MPP. Voor langere termijn budgetvraag nog onbekend.



			<ul style="list-style-type: none">- Onderzoek kruising Bovenkerkerweg-Sportlaan- Onderzoek capaciteit kruispunten en wegvakken Beneluxbaan- Zie verder 2.1b	
2.6   	Actieve aanpak van verkeersveiligheid. Hangt samen met actie 2.1a en 2.1b		Educatie en campagnes, o.a. over ongevallenlocaties. Preventieve herinrichting wegen/kruispunten op basis van risicoprofiel (vb. ontbrekende fiets-voorzieningen, gebrekkige 30 km/uur-inrichting, afwaarderen wegen). Reactieve herinrichting wegen/kruispunten op basis van ongevallencijfers	Geen budgetvraag, dekking in MPP
2.7  	Stimuleren nieuwe pakket-ophaalpunten. Minder busjes in wijken en meer elektrisch vervoer	Maakt onderdeel uit van VRA-project SPES (duurzame stadslogistiek) en vraagt ook binnen de gemeente om acties.	2021: onder andere samen met VRA opties verkennen en definiëren van probleem en oplossing	Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend
2.8  	Aanpak spitspieken en mobiliteitsmanagement (gedragsverandering)	Eerste helft 2021: inventarisatie mobiliteitsmanagement door grote bedrijven en gemeente Amstelveen (zie ook 2.8b) Eerste helft 2021: gesprekken voeren met bedrijven en scholen over spits-respectievelijk haal- en brengpieken en	Q2/Q3 2021: Pilot Gebiedsaanpak Amstelveen-Oost samen met Breikers en ondernemers	Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend



 		duurzame mobiliteit (OV en e-fiets), mede in het kader van ombouw A9		
2.9    	Mobiliteitsmanagement gemeente Amstelveen (Pleck 2.0 maatregel 2 en begrotingsraad 2020)	In het in 2020 vastgestelde PLECK 2.0 wordt een duidelijke link gelegd met het in de Mobiliteitsvisie vastgelegde doelen op het gebied van verduurzaming van mobiliteit. Duurzaamheidsdoelen zijn ook van toepassing op de mobiliteit van medewerkers van Amstelveen (zie ook hoofdlijn 3)	Plan van aanpak klaar eind 2021/ begin 2022	Dekking in CUP, voor uitvoering/implementatie nog geen budgetvraag bekend
2.10 	Monitoren parkeerdruk Amstelveen		continu	Geen budgetvraag, dekking in exploitatie Amstelveen
2.11  	Volgen ontwikkelingen innovaties, nieuwe mobiliteitsvormen en-concepten: Smart Mobility, elektrische mobiliteit en Mobility as a Service (MAAS)	Ontwikkelingen volgen, al dan niet via de MRA of de VRA.	continu	Geen budgetvraag bij PN'22



Hoofdlijn 3: Op weg naar een duurzaam mobiliteitssysteem

Wat willen we bereiken:

- Behalen van klimaatdoelen Klimaatakkoord en Beleidskader Mobiliteit;
- Behalen doelen Green Deal ZES;
- Behalen Europese en landelijke normen leefkwaliteit (lucht, geluid)

	Doel	Toelichting	Maatregel: project / studie	Budgetvraag bij PN'22
3.1  	Inzetten op (faciliteren van) duurzame, actieve en ruimtebesparende mobiliteit; koppeling aan projecten (o.a. MPP) in voorgaande twee hoofdlijnen. Op meerdere vlakken duurzame mobiliteit stimuleren. In het OV, maar ook door goede fietsvoorzieningen te bieden en de koppeling tussen OV en fiets. Vooral aansluiten op lopende trajecten.	Per 3 januari 2021 is 95% van de reizigerskilometers in Connexxion busvervoer elektrisch, dit komt door de tweede (en tevens laatste) instroom van de elektrische busvloot per 3 januari 2021 Er wordt voorzien in goede en voldoende aantallen diefstalveilige fietsenstallingen bij OV haltes (met name tram en R Net)	Doorlopend verder stimuleren	Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend
3.1.a 	Elektrificeren gemeentelijk wagenpark (CUP 18-22 en Pleck 2.0)	Er worden in totaal 47 elektrische auto's aangeschaft, gespreid over de jaren '20 , '21 en '22. Het betreft poolauto's, bestelwagens en transporters.	In uitvoering	Geen budgetvraag bij PN'22
3.2	Samen met ondernemers en	Klimaatakkoord geeft aan dat Amstelveen	2021 en verder: Uitwerking	Geen budgetvraag bij



	MRA-gemeenten uitwerken Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)	een Zero-emissie zone voor stadslogistiek moet invoeren, Stadshart is meest logisch gebied. Grenst aan A9. Vraagt om scherpe begrenzing, afslag A9 moet ook voor niet-zero emissie verkeer gebruikt kunnen worden en moet gekoppeld worden aan ombouw A9.	Green Deal ZES	PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend
3.3 	Onderzoek naar invoeren milieuzones voor soorten mobiliteit (PLECK 2.0)	Milieuzones invoeren die bepaalde auto's, bussen, vrachtwagens of scooters weren in het centrum is gecompliceerd door ligging A9. Afweging maken tussen waar milieuzones mogelijk zijn en de bijdrage aan de (lokale) luchtkwaliteit. Verder verkennen wat mogelijk is.	2021 verder verkennen	Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend
3.4 	Aanbieden van voldoende laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen	Groot aantal laadpalen geplaatst aan de hand van plankaart openbare laadinfra (2019). Komende jaren: doorlopend behoefte monitoren en plaatsen n.a.v. behoefte	doorlopend	Geen budgetvraag, dekking in exploitatie Amstelveen
3.5 	Vergroten van aandeel van deelmobiliteit in de Amstelveense mobiliteit met als doel verduurzaming van de mobiliteit en afname autogebruik	Onderzoek autodelen in de gemeente en daarop volgend een integrale beleidsnota voor deelmobiliteit (auto, scooter en fiets) laten vaststellen in 2022.		Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend
3.6 	Regionaal onderzoeken naar wens en mogelijkheid van waterstofstations	Dit is een lange termijn actie. Eerst bepalen, mogelijk in VRA-verband, waar in de regio ruimte geboden wordt aan waterstoftankstations en vervolgens in gesprek met mogelijke ondernemers		Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend



Hoofdpijn 4: Mobiliteit en ruimtelijke ordening gaan altijd samen

Wat willen we bereiken:

- Sterkte koppeling ruimtelijke ordening en mobiliteit (zowel in beleid als in planvorming);
- Behouden belangrijkste functies in gemeente zelf (nabijheid);
- Belangrijkste functies in de gemeente moeten met openbaar vervoer en actieve modaliteiten bereikbaar zijn.

	Doel en korte toelichting	Maatregel: project / studie	Budgetvraag bij PN'22
4.1 	Mobiliteit wordt vanaf de start volwaardig meegenomen in gebiedsontwikkelingen. Bij kleinere gebiedsontwikkeling nemen we in de startnotitie een uitgebreide Mobiliteitsparagraaf op en bij grotere projecten zoals Transformatie Legmeer is de vorm van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE).	2021: Nieuw format voor Mobiliteitsparagraaf hetzij MPVE (Legmeer) opstellen en toetsen op toepasbaarheid.	Geen budgetvraag, dekking in exploitatie Amstelveen
4.2 	In ruimtelijk beleid en ontwikkelingsvisie belangrijke functies voor Amstelveen behouden en daarmee nabijheid creëren en tegengaan extra verkeers- en vervoersbewegingen, zowel intern als extern		Geen budgetvraag



5. Communicatie en Monitoring / Evaluatie

	Doel en korte toelichting	Planning 2021 en 2022	Budgetvraag bij PN'22
5.1 	Communicatiestrategie	2021: Opstellen communicatieplan met uitwerking noodzakelijke communicatieacties en samenwerking. Informeren van de raad gebeurt aan de hand van de jaarlijkse Voortgangsrapportages en periodieke informatie over uitvoeringsprojecten.	Geen budgetvraag, dekking in exploitatie Amstelveen
5.2 	Monitoring en evaluatie: conform voornemen in Mobiliteitsvisie monitoren en evalueren en partners betrekken bij de evaluatie. Zie paragraaf 3.2	2021: opstellen data- en monitoringplan. 1. Benoemen project/team en leider, opdrachtgever; 2. Verkennen van wensen en behoefte aan (ontsloten) data; 3. Verkennen beschikbare data, al dan niet ontsloten; 4. Verkennen van benodigde acties, maatregelen en organisatie; 5. Plannen en kosten ramen van benodigde acties, maatregelen en organisatie.	Geen budgetvraag bij PN'22, budgetvraag voor onderzoek en/of implementatie nog onbekend



BIJLAGE 2 - Projectenboek 2021-2024

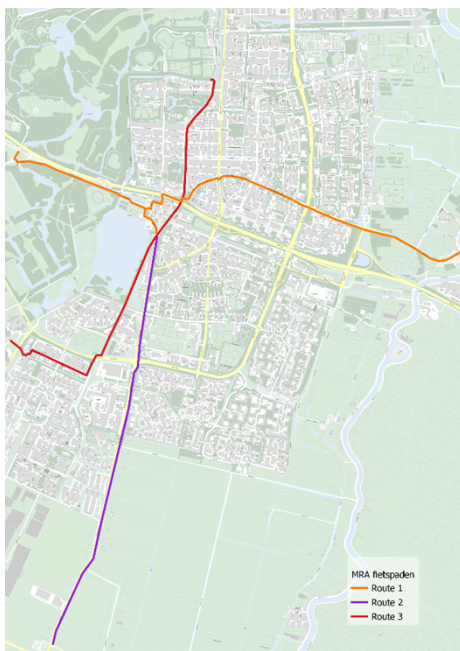
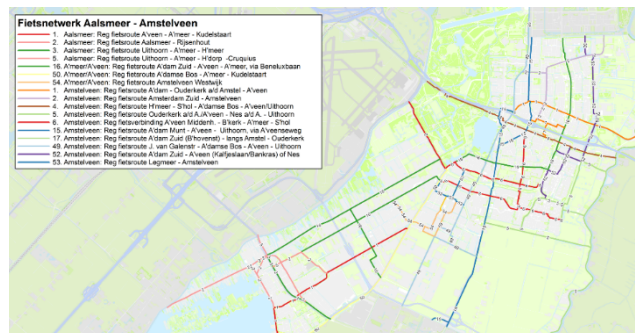
In deze bijlage zijn de projectbeschrijvingen opgenomen van de maatregelen waarvoor budget wordt aangevraagd bij de besluitvorming bij de Perspectiefnota 2022

**Maatregel 1.2a Versnelling Kwaliteitsverbetering fietsroutenetwerk**

Trekker inframaatregelen gemeente: Projecten en Advies Buitenruimte
Trekker trajecten andere overheden: Stedelijke Ontwikkeling

Aanleiding / probleemstelling:

- De Mobiliteitsvisie Amstelveen 2020 heeft als doel een duurzaam bereikbaar Amstelveen en het stimuleren van actieve modaliteiten, waaronder de fiets;
- Op Metropoolregioniveau is een netwerk van belangrijke doorgaande fietsroutes vastgesteld, waarvan drie in Amstelveen, zie linker onderstaand figuur. In oranje de oost-westverbinding, in rood de noord-zuidroute van Amsterdam naar Aalsmeer en in rood/blauw de noord-zuidroute van Amsterdam naar Uithoorn;



- Op Vervoerregioniveau is er een fijnmaziger regionaal hoofdfietsnetwerk (HFN) vastgesteld, zie bovenstaand rechter figuur;
- Amstelveen beheert 12 km aan MRA-fietsinfrastructuur en circa 90 km aan overige fietspaden;
- Sommige delen van de routes zijn in beheer bij anderen dan Amstelveen (Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland, Amsterdam, Aalsmeer). Het beheer van die fietsroutes gebeurt in overleg met de partners;
- De Vervoerregio en Amstelveen streven naar kwaliteitsverbetering van het netwerk met als doel comfortabel en veilig doorfietsen en hebben daarvoor kwaliteitseisen benoemd. Voor MRA-fietsroutes geldt bijvoorbeeld een voorkeursminimumbreedte van 4 m, uitgevoerd in een rood gekleurde gesloten verharding. Als minimumvereiste hanteert men een minimumbreedte van 3 m. Gemeente Amstelveen streeft naar minimaal 3,50 meter breedte (Nota Fiets 2010-2015) en 4 meter als er brommers op het fietspad rijden;
- De doorgaande fietsroutes in Amstelveen voldoen lang niet overal aan de kwaliteitseisen voor het MRA en/of HFN-netwerk;
- Het verbeteren van het Amstelveense hoofdfietsnetwerk naar de afgesproken kwaliteitseisen is omwille van budgettaire en capaciteitsredenen gekoppeld aan het geprogrammeerde groot



onderhoud via de MPP-cyclus, waarbij zorgdragen voor technische en verkeersveiligheid eerste prioriteit is in verband met zorgplicht van de gemeente;

- De werkwijze nu is: daar waar mogelijk en haalbaar wordt een fietspad gelijktijdig met groot onderhoud op het gewenste niveau gebracht, binnen de beschikbare financiële middelen. Elk project vergt maatwerk;
- De ambitie in de Mobiliteitsvisie - naar een duurzame bereikbaarheid voor actieve modaliteiten - vraagt om meer snelheid in de kwaliteitsverbetering dan nu.

Doelstelling / projectomschrijving:

- Versneld programmeren in MPP van kwaliteitsverbetering van het hoofdfietsnetwerk - MRA;
- Beoogd resultaat: het netwerk voldoet over 10 jaar op zo veel mogelijk locaties aan de regionale kwaliteitseisen: gesloten (rode) verharding, voldoende breed en verlicht, bij kruisingen fietsers voorrang, fietsers moeten comfortabel kunnen doorfietsen;
- Het ombouwen van kruispunten naar rotondes of fietsrotondes is een zeer geschikte maatregel om fietsers veilig en comfortabel te laten doorfietsen. Op een rotonde heeft de fietser immers voorrang en een rotonde staat ook bekend als een veilige kruispuntvorm. Daarom wordt regelmatig bekeken of het toepassen van rotondes in te passen is in de meerjarenplanning. Een natuurlijk moment hiervoor is het jaartal dat een VRI aan vervanging toe is. Op hoofdfietsroutes is het ook wenselijk om tussentijdse aanleg van rotondes te onderzoeken. Voorbeelden van kruisingen tussen een MRA-fietspad en autoweg, waar fietsrotondes kunnen zorgen voor verbetering, zijn kruisingen van de fietsroute langs de museumspoorlijn met Zetterij, Amsterdamseweg, Molenweg en Handweg. Het MPP-budget is hiervoor niet toereikend genoeg;
- Ook ongelijkvloers kruisen van doorgaande autowegen voor fietsers is een mogelijke maatregel die in overleg met partners wordt onderzocht en voorbereid, zoals bij de N231 (Legmeerdijk) op de kruising met de Schweitzerlaan. Deze kruising is onderdeel van de MRA-route tussen Amsterdam en Aalsmeer. Een fietstunnel kost echter een paar miljoen euro. Het MPP-budget is daarvoor niet toereikend genoeg.

Het huidige budget voor kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk is niet voldoende om het netwerk van doorgaande fietsroutes op de gewenste kwaliteit te brengen, passend bij de ambitie uit de Mobiliteitsvisie. Om de gewenste kwaliteit te bereiken, moeten we de komende 10 jaar meer meters maken: omvormen van tegels naar asfalt of beton, paden verbreden en beter verlichten waar mogelijk. Daarnaast willen we waar mogelijk kruispunten ombouwen naar rotondes, zodat fietsers en voetgangers voorrang krijgen én tegelijkertijd de doorstroming voor het overige verkeer verbetert.

Financiën:

Voor de versnelling van kwaliteitsverbetering van het fietsroutenetwerk **in de komende 10 jaar** is **€ 500.000 per jaar** benodigd, uitgaande van bijdragen van de Vervoerregio. Het bedrag van € 500.000 per jaar is gebaseerd op ervaringscijfers. Het ene project is sneller en makkelijker te realiseren dan het andere (zoals Museumspoorlijn). Voor € 500.000 per jaar kan naar verwachting een traject van ongeveer 1 kilometer fietsroute extra op het gewenste niveau worden gebracht, los van eventueel benodigde constructies zoals damwanden. 400 meter fietspad mét damwand (museumspoorlijn) kostte al 1,7 miljoen. Aanleg van een rotonde varieert van ongeveer € 300.000 voor een eenvoudige fietsrotonde tot € 1.000.000 voor een rotonde met bijzondere constructies. In de afgelopen jaren was er financiële ruimte voor gemiddeld één rotonde en 1 km fietspad per jaar.

Met € 500.000 per jaar extra, aangevuld met bijdragen van de Vervoerregio, kan er naar verwachting over 10 jaar een flinke kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk bereikt zijn.



Maatregel 2.1b Verbeteren bereikbaarheid zuid- en oostzijde Amstelveen door aanpak drie urgente knelpunten in wegennet

Trekker: Projecten en Advies Buitenruimte

Probleemstelling:

De bereikbaarheid van de zuid- en oostzijde van Amstelveen staat ernstig onder druk. Nu en in de toekomst. Voor de verbetering van de bereikbaarheid is de samenhangende aanpak van de volgende drie knelpunten urgent en effectief:

1. Filevorming op Bovenkerkerweg en onveilige kruising met de Nesserlaan;
2. Spitsdrukte schoolomgeving Van der Hooplaan-Startbaan-Sportlaan;
3. Onvoldoende verkeersafwikkeling van en naar de Oranjebaan voor alle modaliteiten.

Ad 1) Filevorming op Bovenkerkerweg en onveilige kruising met de Nesserlaan

De zuidzijde van Amstelveen is gedurende de spitsen slecht bereikbaar vanaf de zuidkant van de regio en de kruising met de Nesserlaan is te druk voor een ongeregelde kruising met langzaam verkeer (fietsers). De bereikbaarheid en verkeersafwikkeling in dit gebied van Amstelveen wordt bovendien steeds nijpender, onder andere door de recente vaststelling van het bestemmingsplan De Kegel, toename van verkeer nu en in de toekomst door de stedelijke ontwikkeling bij De Scheg, BTAZ, Legmeer en nieuwbouwwijken in Aalsmeer.

Ad 2) Spitsdrukte schoolomgeving Van der Hooplaan-Startbaan-Sportlaan

In het gebied rond de Van der Hooplaan, Startbaan, Sportlaan en Bovenkerk is het vooral in de ochtendspits erg druk. Toekomstige ontwikkelingen vergroten het knelpunt. De mogelijkheden om de capaciteit van het autonet te vergroten zijn zeer beperkt. Vanuit de Mobiliteitsvisie wordt meer ingezet op het faciliteren van langzaam verkeer en openbaar vervoer. Door meer mensen te verleiden per fiets en /of bus te reizen, verkleint de overbelasting van het wegennet. In dit gebied is daarom een samenhangende set aan maatregelen nodig op het vlak van infra, techniek en gedrag.

Ad 3) Onvoldoende verkeersafwikkeling van en naar de Oranjebaan voor alle modaliteiten

De Oranjebaan is een belangrijke in- en uitvalsweg voor autoverkeer aan de oostkant van Amstelveen. Belangrijkste knelpunten in de afwikkeling van autoverkeer op de Oranjebaan zijn momenteel de kruispunten met Camera Obscuralaan-Traviatastraat en De Parelvisserlaan. De Oranjebaan is bovendien een MRA-hoofd fietsroute en een hoofdbusroute. De MRA-route vraagt om comfortabel en veilig doorfietsen. Nu komt de fietser hier verkeerslichten tegen, die bovendien aan vervanging toe zijn, een goed moment om de inrichting van deze kruispunten te heroverwegen. Daar komt bij dat op de ongeregelde drukke aansluiting van de Beneluxbaan op de Oranjebaan zo nu en dan ongevallen plaatsvinden.

Doelstelling / maatregelen:

Verbeteren bereikbaarheid en verkeersveiligheid van zuid- en oostzijde van Amstelveen door de volgende maatregelen **in samenhang met elkaar** uit te voeren:

1. Verdubbelen van Bovenkerkerweg met veilige kruising bij de Nesserlaan;
2. Verbeteren van de verkeerssituatie tijdens spitsdrukte schoolomgeving Van der Hooplaan-Startbaan-Sportlaan
3. Aanpak van de Oranjebaan ten bate van doorstroming, veiligheid, oversteekbaarheid, MRA- en OV-kwaliteit.

Ad 1) Verdubbelen Bovenkerkerweg met veilige kruising bij de Nesserlaan



Deze maatregel is al grotendeels voorbereid: het ontwerp is gemaakt, een verkeersbesluit heeft ter inzage gelegen, met grondeigenaren en andere belanghebbenden is overleg gevoerd. In 2020 is uitvoering van het project echter uitgesteld naar 2023 vanwege het ontbreken van voldoende financiële middelen. De ligging op een veendijk maakt verdubbeling technisch moeilijk en daardoor duurder. Voor realisatie in 2023 is beschikbaarstelling van het benodigde budget bij de Perspectiefnota 2022 noodzakelijk om met de voorbereidingen te kunnen verder gaan: uitwerken van het plan naar technisch definitief ontwerp en bestek, aanbesteden en uitvoeren in 2023.

Voor deze maatregel is een aanvullend budget van € 1.000.000 noodzakelijk, te doteren aan de reserve verkeersmaatregelen.

Ad 2) Verbeteren van de verkeerssituatie tijdens spitsdrukte schoolomgeving Van der Hooplaan-Startbaan-Sportlaan

Geprogrammeerde kortetermijnmaatregelen (2021) zijn:

- doseren van inkomend verkeer richting Van der Hooplaan en Sportlaan;
- overleg met de scholen om starttijden te spreiden en/of brengverkeer te verminderen;
- studie naar effect van de knip in Bovenkerk via verkeersstellingen.

Maatregelen die de komende jaren gerealiseerd kunnen worden, maar waarvoor nu onvoldoende budget in het MPP beschikbaar is:

- Vervangen van verkeersregelininstallaties door rotondes bij Van der Hooplaan-Startbaan en zo mogelijk Bovenkerkerweg-Handweg-Sportlaan-Noorddammerlaan;
- indien nodig plaatsen van een rotondodoseerinstallatie bij de rotonde Beneluxbaan-Sportlaan.

Voor deze maatregelen, die ten laste komen van de reserve verkeersregelininstallaties, is vooralsnog een aanvullend budget van € 500.000 noodzakelijk. Een rotonde op de kruising Bovenkerkerweg-Handweg-Sportlaan-Noorddammerlaan is hierbij nog niet geprogrammeerd. Wel het onderzoek naar de haalbaarheid hiervan. Een rotondodoseerinstallatie Beneluxbaan-Sportlaan is evenmin geprogrammeerd. Indien deze noodzakelijk zal worden, dan wordt de financiële inpassing daarvan op een later moment bij actualisatie van het MPP Buitenruimte onderzocht. Indien nodig wordt voor (een van) beide maatregelen aanvullend budget gevraagd bij een volgende perspectiefnota.

Ad 3) Aanpak van de Oranjebaan (Camera Obscuralaan-Traviatastraat, De Parelvisserlaan, Beneluxbaan) ten bate van doorstroming, veiligheid, oversteekbaarheid, MRA- en OV-kwaliteit. Voor deze aanpak zijn al schetsontwerpen met bijbehorende kostenraming gemaakt. De planuitwerking voor beide kruispunten wordt aan het college ter besluitvorming voorgelegd in 2021, waarna uitvoering in 2022 kan plaatsvinden. Voor dit project is door herprioritering van maatregelen budget gevonden binnen het MPP Buitenruimte.

Financiën:

De omvang van de budgetten in het MPP Buitenruimte is onvoldoende voor de aanpak bovengenoemde knelpunten en deze projecten nu in voorbereiding te kunnen nemen. Voor deze projecten is met de huidige budgetten ruim € 4,5 miljoen te financieren via het MPP. Aanvullend benodigd budget voor de voorbereiding en realisatie van aanpak van Bovenkerkerweg en Van der Hooplaan e.o. is **€ 1,5 miljoen eenmalig**, waarvan € 1,0 miljoen voor de Bovenkerkerweg.