Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Aalsmeer
Datum	14 april 2023
Auteur	Babette Limburg en Tim Bunschoten
Kenmerk	014376.20230414.N1.01
Status	Definitief
Pagina	1/18

Verkeerskundige analyse Oosteindedriehoek Aalsmeer

1. Inleiding

In 2018, 2021 en 2022 heeft Goudappel diverse verkeerskundige (ontsluitings)onderzoeken gedaan voor de Oosteindedriehoek. In 2018 is een verkeerskundige verkenning uitgevoerd naar de woningbouwplannen in heel Aalsmeer (verkeersonderzoek Aalsmeer 2040, kenmerk ASV092Mqt0388.05). In 2021 zijn voor de kruispunten op de Oosteindedriehoek met Legmeerdijk en met Aalsmeerderweg ontwerpvraagstukken uitgewerkt. Eind 2022 is voor fase 1 van de Oosteindedriehoek de ontsluiting onderzocht door Goudappel (Ontsluiting Oosteindedriehoek fase 1, kenmerk 013482.20221104.N1.03).

Voorliggende analyse is een aanvulling hierop in het kader van het bestemmingsplan. Gemeente Aalsmeer vraagt verkeersmodelberekeningen en analyse van de resultaten. Deze notitie gaat in op de uitgangspunten van de modelberekeningen en de resultaten: wat is het effect van de Oosteindedriehoek op het omliggende weggennet en kruispunten?

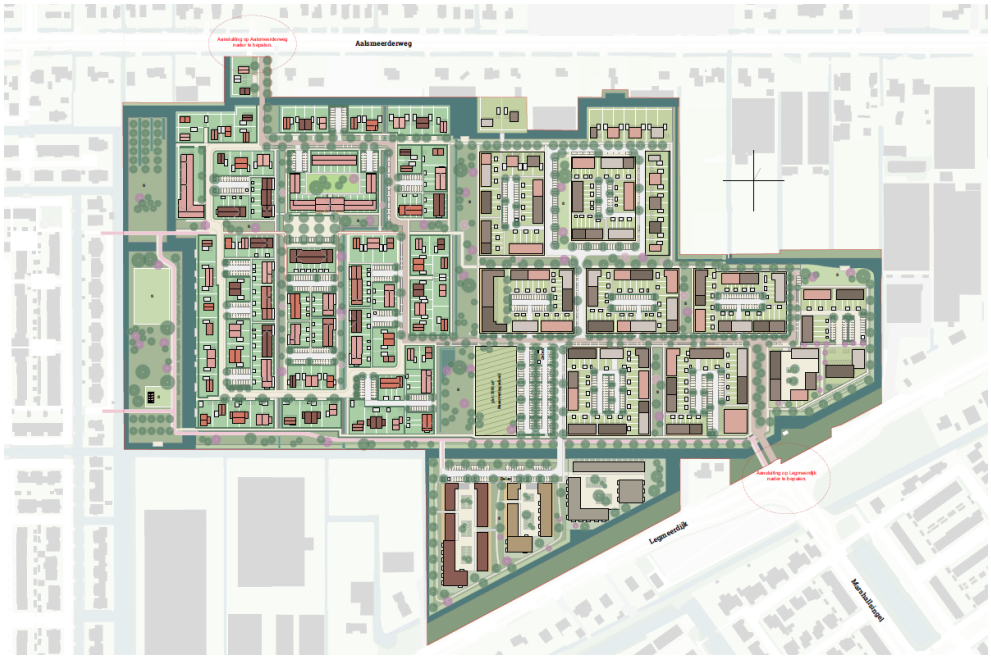
De ligging van de Oosteindedriehoek is weergegeven in figuur 1.1. De ontwikkeling bestaat uit 852 woningen en een Integraal Kind Centrum (IKC). Dit is het programma conform het bestemmingsplan, reeds inzichtelijk op Ruimtelijke Plannen. De Oosteindedriehoek wordt ontwikkeld in drie fases, zoals aangegeven in het Exploitatieplan. In deze notitie wordt een analyse gedaan naar het verkeerseffect van de drie fases.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



Figuur 1.1: Plattegrond deelgebied 1 Oosteindedriehoek, uit stedenbouwkundig plan

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten van het verkeersmodel geschetst. In hoofdstuk 3 gaan we in op de verkeersintensiteiten van de ontwikkeling en in hoofdstuk 4 op de kruispuntanalyse. Tot slot bevat hoofdstuk 5 de conclusies.

2. Uitgangspunten

De verkeerseffecten van Oosteindedriehoek worden inzichtelijk gemaakt met behulp van het meest recente verkeersmodel: Noord-Holland Zuid versie 3.1 (hierna: NHZ3.1). Gemeente Aalsmeer is één van de tien gemeenten[1] in het verkeersmodel, waarvoor het de mobiliteit voor de huidige situatie en een aantal prognosejaren beschrijft. Het model berekent op basis van de planlocatie, de aantrekkelijkheid van verschillende vervoerwijzen (auto, fiets, OV, lopen) op deze locatie, de ligging van de mogelijke bestemmingslocaties en het aantal verplaatsingen per vervoerswijze. De verplaatsingen per auto worden vervolgens toegedeeld aan het wegennetwerk. Het verkeersmodel maakt inzichtelijk wat het effect van de ontwikkeling Oosteindedriehoek is op het omliggende wegennetwerk (ook wel: het 'plan-effect').

Deze studie bevat twee modelvarianten. Voor beide modelvarianten worden in dit hoofdstuk de uitgangspunten beschreven:

1. Referentievariant 2040
2. Planvariant 2040: Oosteindedriehoek

In de referentievariant is de Oosteindedriehoek niet opgenomen, die is pas onderdeel van de planvariant. Daarmee maakt het verschil tussen deze twee modelvarianten het effect van de Oosteindedriehoek op het verkeersnetwerk inzichtelijk.

[1] De negen andere gemeenten in het verkeersmodel zijn: gemeente Amstelveen, Bloemendaal, De Ronde Venen, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemstede, Ouder-Amstel, Uithoorn en Zandvoort. De verplaatsingen buiten het studiegebied van NHZ zijn rechtstreeks overgenomen uit het VENOM verkeersmodel.

2.1 Referentievariant 2040

In de referentievariant doen we een aantal correcties op ontwikkelingen in de nabije omgeving van de Oosteindedriehoek, zodat die goed worden meegenomen. Zo maken we geen onderschatting van het effect van de Oosteindedriehoek. Het gaat om de volgende ontwikkelingen:

- Greenpark
- De Scheg
- Olympiade
- Bedrijvenstrook Aalsmeer (Bovenkerkerwegzone)
- Legmeer (locatie "Canon")
- BTAZ

Greenpark

Voor Greenpark zijn we uitgegaan van de uitgangspunten conform de bestemmingsplanprocedure, overgenomen uit 'Onderzoek Verkeer en Milieu Greenpark' (opgeleverd op 7 februari 2022).

De Scheg

Programma van De Scheg nemen we over conform bestemmingsplanstudie De Scheg midden/west. Het betreft 1.486 woningen. Hierbij nemen we ook de netwerkaanpassingen over die in de bestemmingsplanstudie gemaakt zijn (zie figuur 2.2):

- Doorgetrokken Hammerskjoldsingel en aantakking op de Weldam
- De Scheg oost ontsluit via eigen ontsluiting op de Bovenkerkerweg
- Geen extra ontsluiting op de Legmeerdijk

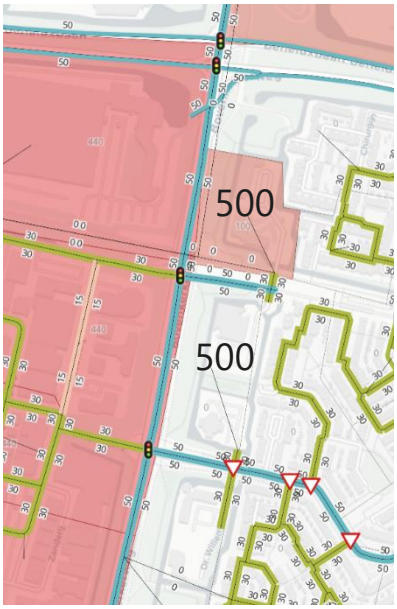


Figuur 2.1 Netwerk De Scheg zoals opgenomen in verkeersmodel

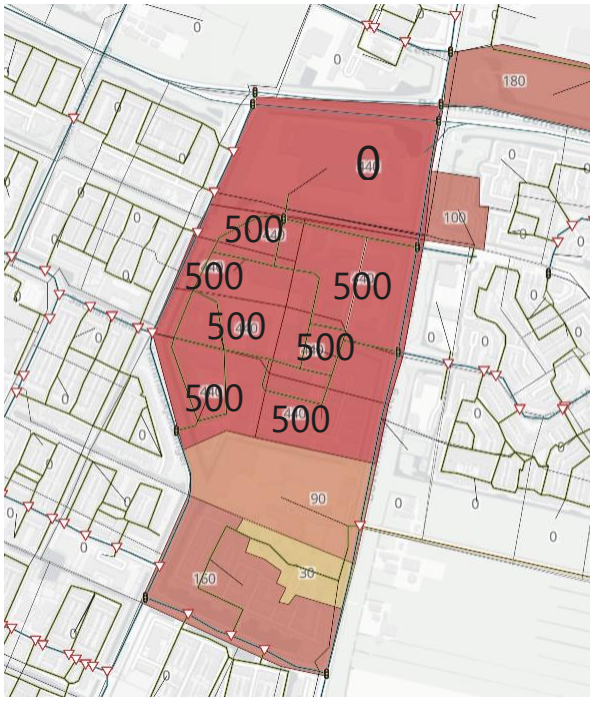
Olympiade: startbaan 16
Voor de Olympiade zijn nu 130 woningen opgenomen die worden gerealiseerd t.o.v. 2018, dit hogen we op naar 515 woningen.

Bedrijvenstrook Aalsmeer (Bovenkerkerwegzone)
Hier gaan we uit van 1.000 woningen die worden bijgebouwd, waarvan 500 ontsluiten op Poortwachter en 500 woningen ontsluiten op dr. Willem Dreesweg (zie figuur 2.3). De arbeidsplaatsen zoals nu opgenomen in model blijven behouden.

Legmeer (locatie "Canon")
In locatie Canon voeren we geen wijzigingen door en de aanpassingen die hiervoor zijn opgenomen verdelen we over de andere zones in Legmeer (zie figuur 2.4).



Figuur 2.2 Bovenkerkerwegzone



Figuur 2.3 Legmeer (herverdeling "Canon")

BTAZ

De ontwikkelingen van BTAZ nemen we mee zoals standaard in NHZ (versie 3.1) zichtjaar 2040 is meegenomen.



Figuur 2.4 BTAZ

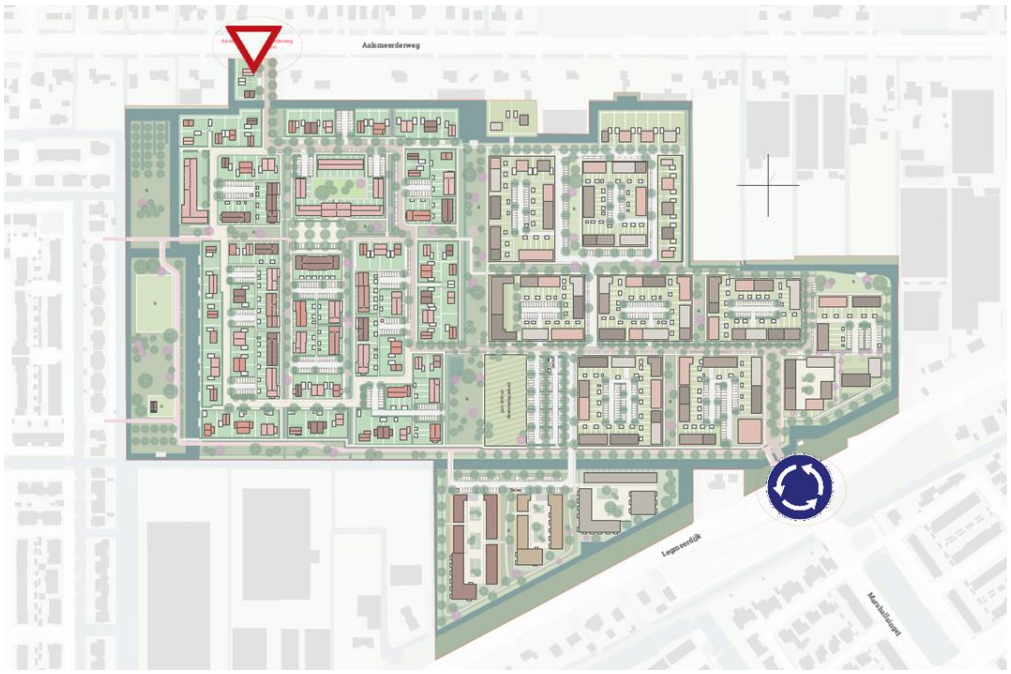
Netwerkaanpassingen overig

- Doorvoeren van de knip voor het autoverkeer in Bovenkerk (Legmeerdijk/Noordammerlaan). Deze knip is reeds uitgevoerd.

2.2 Planvariant 2040: Oosteindedriehoek

De basis van de planvariant is referentievariant 2040 zoals beschreven in vorige paragraaf. Hieraan voegen we de ontwikkeling Oosteindedriehoek toe.

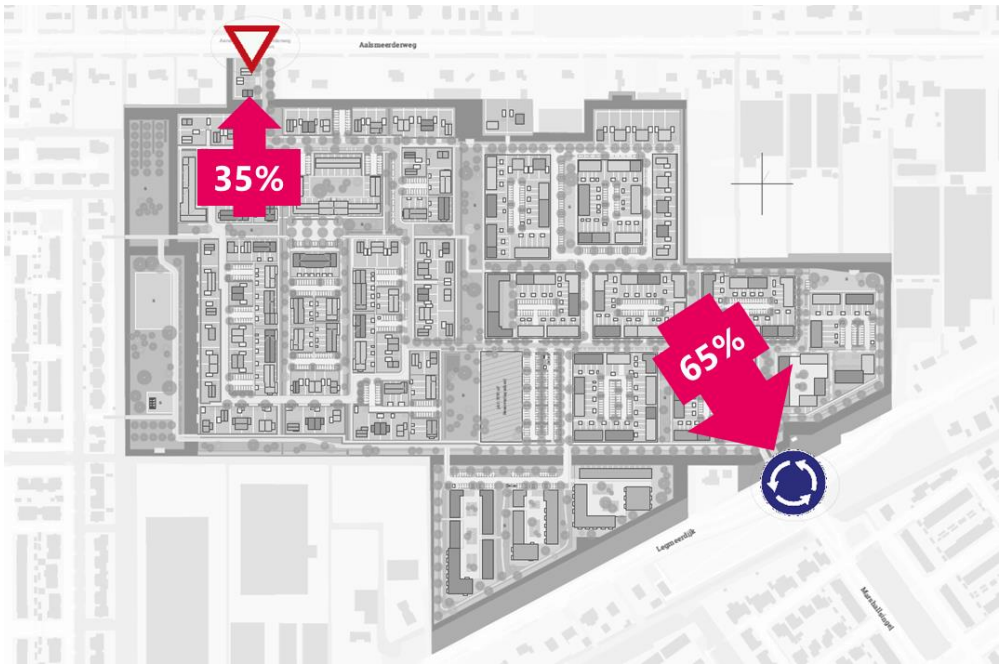
Oosteindedriehoek deelgebied 1 nemen we op in deze modelberekening, dit betreft dus alle drie de fases. In deelgebied 1 worden 852 woningen voorzien en 3.500 m2 IKC. De plantekening is weergegeven in figuur 2.6. Er zijn twee ontsluitingen voorzien, conform de planregels: één op de Aalsmeerderweg middels een voorrangskruispunt en één op de Legmeerdijk/Marshallsingel middels een rotonde.



Figuur 2.5 Oosteindedriehoek en diens ontsluitingen

3. Verkeerseffecten van Oosteindedriehoek

Het verkeer dat de ontwikkeling Oosteindedriehoek genereert, ligt rond de 4.000 mvt/etm. Hiervan ontsluit ca. 35% op de Aalsmeerderweg en ca. 65% ontsluit op de Legmeerdijk.



Figuur 3.1 Ontsluiting Oosteindedriehoek

Toelichting andere verhouding ontsluiting verkeer t.o.v. eerdere studies
In de twee eerdere notities uit 2021 en 2022 is voor de verdeling van het verkeer een aanname gemaakt: 75% van het verkeer ontsluit op de Legmeerdijk en 25% op de Aalsmeerderweg. In deze studie is de verdeling van het verkeer door het verkeersmodel bepaald. Het verkeersmodel bepaalt de verdeling van het verkeer op basis van herkomst en bestemming en bepaalt daar de beste route voor. Dat zorgt nu voor een andere verhouding van de verdeling van het verkeer op de Legmeerdijk en Aalsmeerderweg. De verdeling is nu geen aanname, maar een uitkomst op basis van het verkeersmodel.

In tabel 3.1 zijn voor verschillende wegvakken de intensiteiten per modelvariant weergeven. Dit is afgezet tegen de wegcategorie en de gewenste grenswaarde voor een veilige inrichting. Deze afweging is gemaakt voor de wegvakken, zoals weergegeven in figuur 3.2. De gebruikte grenswaardes zijn gebaseerd op de functie van de weg en komen voort uit de landelijke richtlijnen van het CROW.



Figuur 3.2: Wegvakken rondom plangebied

Nr.	Locatie	Huidige situatie	Referentie 2040	Planvariant 2040	Planbijdrage OED (%)	Weg-categorie	Grens-waarde
1	Aalsmeerderweg (Z)	7.300	10.200	10.300	1,0%	GOW50	15.000
2	Aalsmeerderweg (N)	7.300	11.400	11.600	1,8%	GOW50	15.000
3	Bosrandweg	16.400	17.600	18.100	2,8%	GOW50	20.000
4	Beneluxbaan (W)	14.800	21.100	22.000	4,3%	GOW50	20.000
5	Beneluxbaan (O)	14.800	21.100	22.000	4,3%	GOW50	20.000
6	Legmeerdijk (N)	14.100	14.700	16.000	8,8%	GOW50	15.000
7	Asserring	4.400	8.300	9.000	8,4%	GOW50	15.000
8	Marshallsingel	1.700	4.000	5.900	47,5%	GOW50	15.000
9	Legmeerdijk (M)	14.800	17.300	19.400	12,1%	GOW50	15.000
10	Snoekbaarsstraat	4.500	7.700	8.300	7,8%	ETW30	6.000
11	Jane Addamslaan	4.100	7.100	6.000	-15,5%	GOW50	15.000
12	Legmeerdijk (Z)	12.800	14.400	14.800	2,8%	GOW50	15.000
13	Hornweg	1.200	4.100	4.400	7,3%	GOW50	6.000

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten op het netwerk, per modelvariant. Geel = intensiteit tussen 85% en 100% van de grenswaarde; Rood = intensiteit groter dan 100% van de grenswaarde

In de referentiesituatie 2040 wordt de grenswaarde van een aantal wegvakken reeds overschreden. Dit betreft de wegen: Beneluxbaan, Legmeerdijk (M) en Snoekbaarsstraat. Op het noordelijke deel van de Legmeerdijk wordt door de ontwikkeling de grenswaarde overschreden.

Door overbelaste kruispunten zoekt het verkeersmodel naar andere routes die sneller zijn voor het verkeer, waarbij het model op kleinere wegen minder rekening houdt met

vertraging op kleine kruispunten en (erf)aansluitingen. Daardoor wordt het verkeerseffect in het model op kleine wegen soms overschat. Eén van die routes gaat via de Snoekbaarsstraat/Hornweg. De gemeente Aalsmeer geeft aan dat dit door de inrichting geen doorgaande route is en verwacht niet dat dit als zodanig gebruikt zal worden. Dit zal nader onderzocht worden in de studie Zuidlob (zie hoofdstuk 4).

Wegenscan

Voor de wegen Beneluxbaan, Legmeerdijk en Snoekbaarsstraat bekijken we de wegen in meer detail met behulp van de Wegenscan. De Wegenscan is een tool, ontwikkeld door Goudappel, die ook rekening houdt met factoren zoals wegprofiel, oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers (verkeersveiligheid) en vrijliggende fietsvoorzieningen. Door de aan- of afwezigheid van een of meer van deze factoren kan de grenswaarde tussen soortgelijke wegen toch verschillen.

Beneluxbaan

De Beneluxbaan is tweerichtingsverkeer met een doorgetrokken middenstreep op het geanalyseerde wegvak, blijft een grenswaarde houden van 20.000 mvt/etm. De snelheid is 50 km/u en er is geen menging met fiets- en voetgangers. In oostelijke richting wordt de Beneluxbaan 2x2 met een fysieke middenberm en verdubbelt de capaciteit van de weg. Daarom is het een aandachtspunt dat dit wegvak overbelast is en bepalen de omliggende kruispunten de doorstroming van dit wegvak.

Snoekbaarsstraat

De Snoekbaarsstraat zit op een grens van ETW30 en GOW30. Het geanalyseerde deel is een stuk GOW30 waar fietsers gemengd zijn op de rijbaan en bij de rotonde een stukje 1-richtingsfietspad aanwezig is. Verkeersveiligheid voor fietsers is hier met name het aandachtspunt op het eerste deel van de Snoekbaarsstraat. De menging van fietsers met het overige verkeer geeft de grenswaarde van 6.300 mvt/etm in de Wegenscan. Deze tak van de rotonde wordt gebruikt voor de wijk en als doorgaande route richting de Hornweg in de richting van de N201. Na het kruispunt met de Karperstraat neemt de intensiteit af tot 6.400 mvt/etm, dichter bij de grenswaarde. Verkeersveiligheid voor fietsers blijft een aandachtspunt.

Legmeerdijk

Door de aanwezigheid van een tweerichtingsfietspad en fietsoversteekmogelijkheden op een aantal aangewezen locaties, valt de grenswaarde van de Legmeerdijk hoger uit: op 20.000 mvt/etm. Daarmee valt de verkeersintensiteit zonder en met planontwikkeling binnen de grenswaarde.

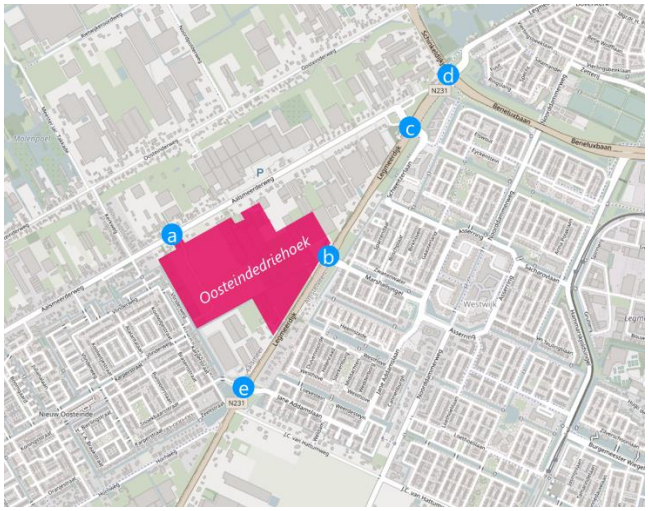
4. Effect op kruispunten

Oosteindedriehoek ontsluit op twee kruispunten: de Aalsmeerderweg en de Legmeerdijk/Marshallsingel. Bij de ontwikkeling van de Oosteindedriehoek verandert ten opzichte van de huidige situatie het kruispunt op de Legmeerdijk met de Marshallsingel van een VRI naar een enkelstrooks rotonde. De ontsluiting op de Aalsmeerderweg wordt vormgegeven met een voorrangskruispunt.

In deze paragraaf is middels de intensiteit/capaciteits-verhouding (I/C-waarde) uit het verkeersmodel geanalyseerd wat de verwachte kruispuntbelasting is. De I/C-waarden uit het verkeersmodel geven een indicatie van belasting van het kruispunt. Voor verkeerslichten (VRI's) en rotondes hanteren wij een grenswaarde in de meest rechter kolom van tabel 4.1. Onder de grenswaarde is de afwikkeling van het kruispunt naar verwachting goed en boven de grenswaarde kan de afwikkeling matig of onvoldoende zijn. Met behulp van kruispuntberekeningen kan daarover uitsluitsel gegeven worden. Daarnaast is ook de planbijdrage van de Oosteindedriehoek opgenomen in de tabel, wat aangeeft wat een ontwikkeling bijdraagt aan een eventueel knelpunt.

kp.	locatie	maatgevende periode	I/C-waarde 2018	I/C-waarde Ref2040	I/C-waarde Plan2040	Planbijdrage OED (%)	type kruispunt	Grens-waarde
a	Aalsmeerderweg / Oosteindedriehoek	avondspits	-	-	0,26	-	Voorrangs-kruispunt	-
b-I	Legmeerdijk/Marshallsingel	avondspits	0,83	0,84	-	-	VRI	0,85
b-II	Legmeerdijk/Marshallsingel	avondspits	-	-	0,57	-	rotonde	0,70
c	Legmeerdijk/Aalsmeerderweg	avondspits	0,98	0,98	0,95	6,5%	VRI	0,85
d	Legmeerdijk/Beneluxbaan	avondspits	0,93	0,88	0,89	5,0%	VRI	0,85
e	Legmeerdijk/Jane Addamslaan	avondspits	0,67	0,64	0,74	4,2%	rotonde	0,70

Tabel 4.1 Kruispuntenanalyse, Groen = goede afwikkeling, Geel = I/C-waarde tussen 85% en 100% van de grenswaarde; Rood = I/C-waarde groter dan 100% van de grenswaarde



Figuur 4.1 Locatie kruispunten voor kruispuntenanalyse

Kruispunt Oosteindedriehoek/Aalsmeerderweg

De ontsluiting van de Oosteindedriehoek op de Aalsmeerderweg heeft een goede verkeersafwikkeling met een voorrangskruispunt. In een eerdere studie heeft Goudappel (referentie 013482.20221104.N1.01) kruispuntberekeningen uitgevoerd voor de ontsluiting op de Aalsmeerderweg bij fase 1 (256 woningen). Toen werd geconcludeerd dat een voorrangskruispunt passend is en een goede afwikkeling heeft. De verkeersintensiteiten in de avondspits (maatgevende periode) ligt lager dan in de voorgaande studie, dus daarmee kunnen we concluderen dat een voorrangskruispunt nog steeds passend is.

Kruispunt Oosteindedriehoek/Legmeerdijk/Marshallsingel

In de huidige situatie is het kruispunt Legmeerdijk/Marshallsingel vormgegeven als een T-aansluiting, geregeld door verkeerslichten (VRI). Dit kruispunt heeft met de komst van de Oosteindedriehoek onvoldoende capaciteit en wordt daarom een rotonde. Het kruispunt heeft volgens de I/C-waardes een goede verkeersafwikkeling met een rotonde.

Het verkeersmodel houdt in de I/C-waarde echter geen rekening met fietsersstromen. Eerdere studie van Goudappel (referentie 010059.20210716.N1.02, opgenomen in bijlage 22 van het ontwerp bestemmingsplan) naar ontsluiting van OED. In die studie werd rekening gehouden met ontsluiting van ca. 750 woningen op de Legmeerdijk en 225 woningen op de Aalsmeerderweg. Daarmee liggen in die studie de kruispuntintensiteiten hoger en daarom gelden dezelfde conclusies in deze studie, namelijk: mede door de fietsoversteek in twee richtingen is de afwikkeling op de Legmeerdijk zuid matig tot slecht. Dat is dus een aandachtspunt voor de ontsluiting van OED op de Legmeerdijk.

Omliggende kruispunten

Verkeerslichten met de Legmeerdijk/Aalsmeerderweg en Legmeerdijk/Beneluxbaan geven een indicatie van overbelasting aan. De planbijdrage van de Oosteindedriehoek op deze kruispunten ligt tussen de ca. 4% en ca. 7%. Dit is een beperkte planbijdrage en het verkeer vanuit de Oosteindedriehoek gaat snel op in het heersende verkeersbeeld.

De rotonde Legmeerdijk/Jane Addamslaan is reeds geanalyseerd in de studie naar verkeerseffecten van De Scheg (referentie 0121011.20220325.R1.02). Hierin is geconcludeerd dat in de autonome situatie de rotonde de hoeveelheid verkeer al niet goed kan verwerken. De planbijdrage van de Oosteindedriehoek is beperkt met ca. 4%.

In een integraal onderzoek in de Zuidlob (aanpak mobiliteit in Aalsmeer, zie bijlage 1) worden de routes op o.a. N231 (Legmeerdijk) en N521 meegenomen. Daar vallen de kruispunten waar de Oosteindedriehoek een planbijdrage tussen de 4% en 7% op heeft onder. In onderstaande kader is de voor de Oosteindedriehoek relevante passage opgenomen.

Integraal onderzoek in Zuidlob

De gemeente Aalsmeer heeft in de op 27 januari 2022 vastgestelde mobiliteitsagenda als doel opgenomen om Aalsmeer veilig en toegankelijk te houden en in te zetten op innovatieve en duurzame bereikbaarheid. Deze aanpak moet ertoe leiden dat de gemeente het profiel van de bereikbaarheid van Aalsmeer en haar directe omgeving in 2040 zo beïnvloedt dat de capaciteit van het wegennet lokaal en in de regio grotendeels nog volstaat. Er wordt dus niet ingezet op grootschalige uitbreiding van de infrastructuur in Aalsmeer, maar op versterking van de modaliteiten fiets en openbaar vervoer en beïnvloeding van gedrag.

In de Zuidlob onder Amsterdam (met provincie Noord-Holland, VRA en gemeenten Amstelveen, Uithoorn, Ouderkerk aan de Amstel en Aalsmeer) wordt samengewerkt aan het verbeteren en optimaliseren van mobiliteit. Hierin staat een integraal onderzoek geagendeerd naar (een visie op) het toekomstig functioneren van de provinciale wegen waar de vier Amstelland-gemeenten op aangehaakt zijn, waaronder de routes N231 en N521.

5. Conclusie

Deze studie heeft het verkeerseffect van 852 woningen en 3.500 m2 IKC in de Oosteindedriehoek (deelgebied 1) te Aalsmeer in beeld gebracht. Het verkeer dat de Oosteindedriehoek genereert is 4.000 mvt/etm. Hiervan ontsluit ca 1/3 van het verkeer op de Aalsmeerderweg en ca. 2/3 van het verkeer op de Legmeerdijk.

Verkeerseffecten
De omliggende wegen van het plangebied Oosteindedriehoek kan het verkeer autonoom en met toename van verkeer door Oosteindedriehoek deelgebied 1 goed afwikkelen binnen de grenswaarden voor de wegtypes. Voor de wegen Beneluxbaan, Legmeerdijk en Snoekbaarsstraat is extra analyse gedaan middels wegenscan, omdat daar de grenswaarden worden overschreden. Uit de aanvullende analyse komt naar voren dat met name de Snoekbaarsstraat een aandachtspunt is qua verkeersveiligheid, zowel autonoom als met planeffect.

Dit effect lijkt vooral op te treden door de vertraging op de Legmeerdijk, waardoor verkeer alternatieve routes gaat zoeken. In het kader van studie Zuidlob zal de gemeente een integraal onderzoek doen naar de Legmeerdijk, waar dit effect in meegenomen moet worden. Doel is namelijk niet om dit verkeer goed te faciliteren op de Snoekbaarsstraat, maar te voorkomen dat sluipverkeer hier plaatsvindt. De Legmeerdijk heeft een hogere grenswaarde doordat er een vrijliggend fietspad aanwezig is en valt daarmee binnen de grenswaarde. De Beneluxbaan valt ook buiten de grenswaarde. Echter is daar geen langzaam verkeer in het profiel aanwezig en zijn de oversteken geregeld. De verkeersveiligheid en doorstroming worden daarom bepaald op de omliggende kruispunten.

Kruispunt afwikkeling
De ontsluiting van de Oosteindedriehoek op de Aalsmeerderweg (voorrangskruispunt) heeft een goede verkeersafwikkeling. De rotonde-ontsluiting op de Legmeerdijk/Marshallsingel krijgt een matige verkeersafwikkeling op de zuidwesttak van de rotonde, vanwege de fietsoversteek. De omliggende VRI's op de Legmeerdijk met de Aalsmeerderweg en Beneluxbaan zullen naar waarschijnlijkheid een knelpunt zijn. Tot slot is de Legmeerdijk/Jane Addamslaan in autonome situatie overbelast en neemt dit door de planbijdrage van de Oosteindedriehoek toe. Ook de kruispuntafwikkeling wordt in het integraal onderzoek van de Zuidlob meegenomen.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Bijlage 1 Aanpak mobiliteit in Aalsmeer (12 april 2023)

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de ambitie uitgesproken om tot 2040 circa 250.000 nieuwe woningen te realiseren en vele hectares nieuwe werkruimte te creëren. Ook Aalsmeer gaat, weliswaar minder snel dan groeigemeenten in de MRA, groeien qua inwoners en arbeidsplaatsen). Dit leidt tot allerlei vragen over de bereikbaarheid van Aalsmeer. Er komen ook nieuwe mobiliteitsontwikkelingen op Aalsmeer en de regio af. Er worden steeds meer elektrische fietsen en auto's verkocht, er zijn experimenten met deelmobiliteit, de logistiek wordt slimmer en digitaal en er wordt steeds meer naar de totale mobiliteit gekeken.

Op basis van de verschillende ontwikkelingen heeft de gemeente Aalsmeer op 27 januari 2022 de mobiliteitsagenda vastgesteld. Hierin zijn acties geformuleerd en wordt met name vanuit een regionale blik naar de ontwikkeling van alle modaliteiten gekeken. Bij deze aanpak wordt de rol van de (e-)fiets verstrekt, de lokale bereikbaarheid met openbaar vervoer versterkt, automobilisten worden verleid om spitsdrukte te vermijden en we werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer. Daarnaast is het doel om Aalsmeer veilig en toegankelijk te houden en zetten we in op innovatieve en duurzame bereikbaarheid. Deze aanpak moet er toe leiden dat we het profiel van de bereikbaarheid van Aalsmeer en haar directe omgeving in 2040 zo beïnvloeden dat de capaciteit van het wegennet lokaal en in de regio grotendeels nog volstaat. Er wordt dus niet ingezet op grootschalige uitbreiding van de infrastructuur in Aalsmeer, maar op versterking van de modaliteiten fiets en Openbaar Vervoer en beïnvloeding van gedrag.

In de Zuidlob onder Amsterdam wordt met de provincie Noord-Holland, vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen, Uithoorn, Ouderkerk aan de Amstel en Aalsmeer samengewerkt aan het verbeteren en optimaliseren van de mobiliteit. In de bereikbaarnheidsagenda van de Zuidlob staat dat bij alle ontwikkelingen wordt ingezet op een mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE) en benadering via de STOMP werkwijze. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (Mobility as a Service, met o.a. deelmobiliteit) en Privé-auto. Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. In de Oosteindedriehoek wordt vooral ingezet om het gebruik van e-fiets te stimuleren, waardoor het makkelijker wordt om de e-fiets te pakken in plaats van de auto, onder meer door het ver-beteren van stallingsfaciliteiten bij appartementen gebouwen. Daarnaast is de focus op het realiseren van enkele snelle maar veilige doorgaande fietsverbindingen, zowel in noord-zuid richting als in oost-west richting.

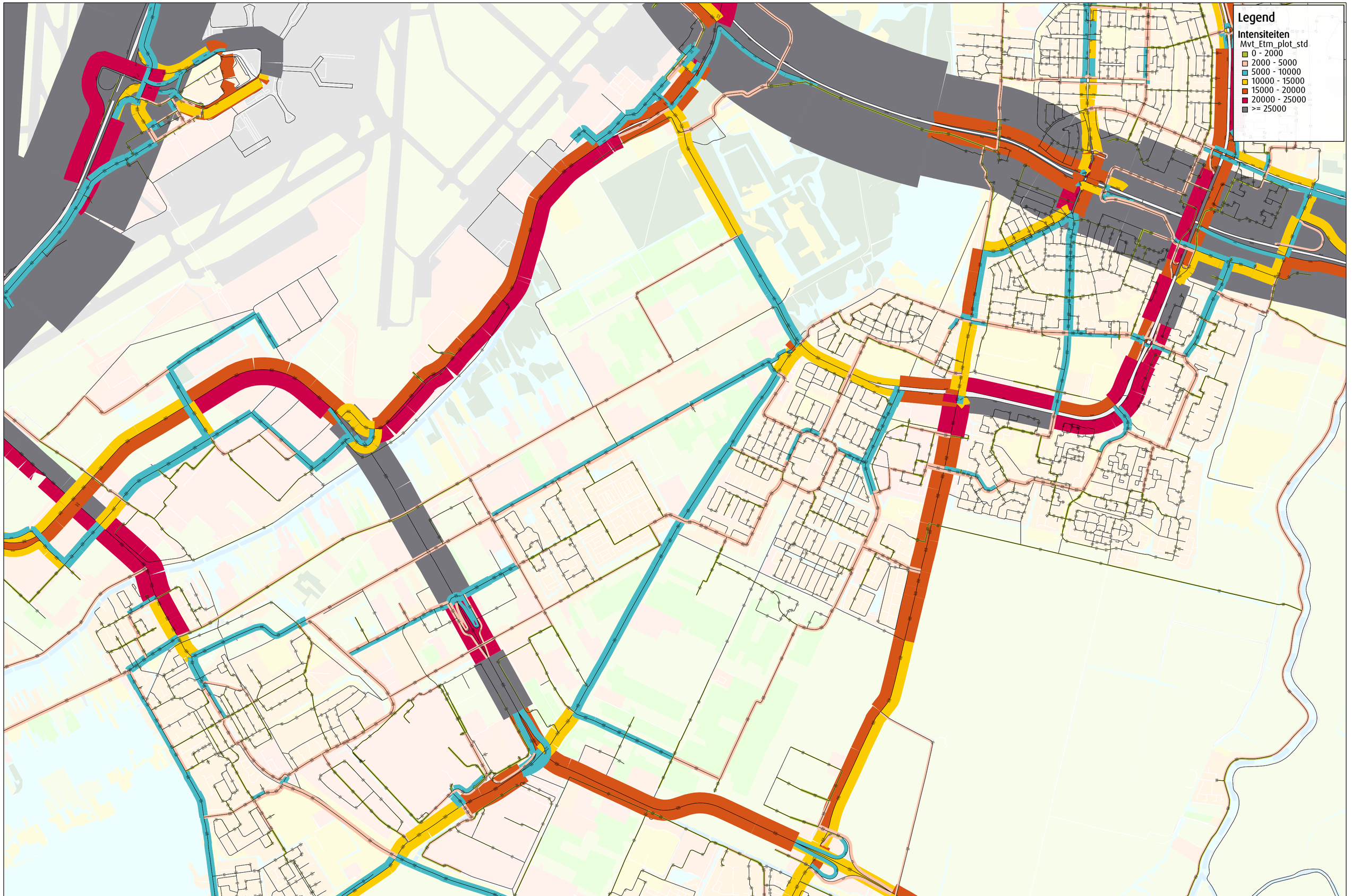
In de Zuidlob staat het versterken van openbaar vervoer: Amsteltram, HOVASZ, de HOV route op de N231 en mobiliteitshubs hoog in het vaandel. Ook staat in de Zuidlob op de agenda het verstevigen van de OV verbinding Amstelveen Zuid-Schiphol en dat heeft ook een rol voor de Oosteindedriehoek. Dit zal op korte termijn nog niet realistisch zijn, omdat OV in zwaar weer is beland en nu het hoofd boven het water gehouden moet worden. Daarnaast is het wenselijk om buslijn 171 op te waarderen en wordt een haltevoorziening aan de Aalsmeerderweg gerealiseerd nabij de ontsluiting van het gebied op de Aalsmeerderweg.

Tenslotte staat geagendeerd dat er een integraal onderzoek zal gaan plaatsvinden naar (een visie op) het toekomstig functioneren van de provinciale wegen waar de vier Amstelland-gemeenten op aangehaakt zijn, waaronder de routes als de N231 en de N521.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Bijlage 2 Verkeersmodelplot referentie 2040



Prognosejaar 2040 - Oosteinderdriehoek Referentie | Intensiteiten Mvt Etmaal

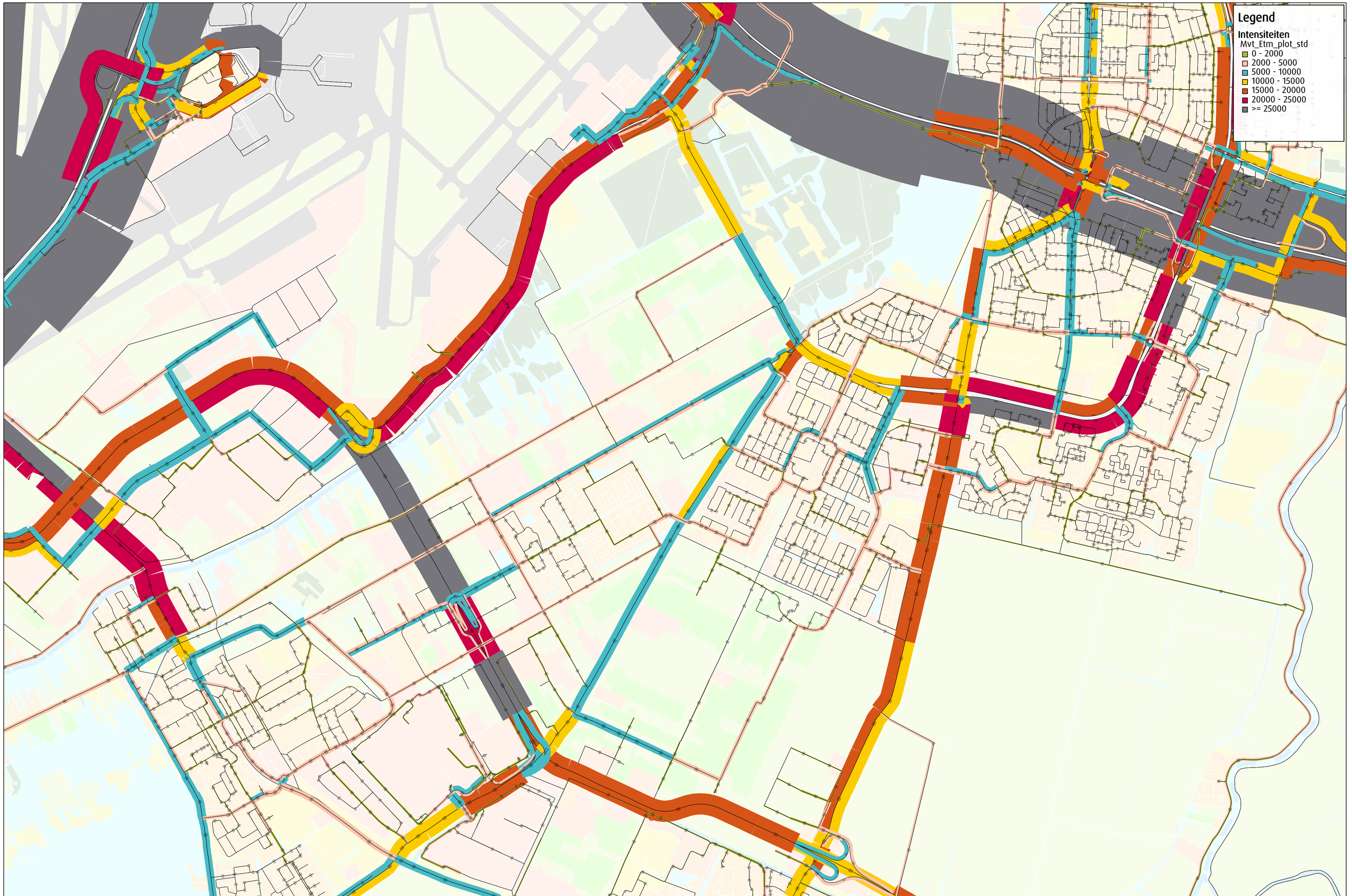
Verkeersmodel Noord-Holland Zuid (NHZ 3.1), modelstudie Oosteinderdriehoek

Project 014376/Janssen/7-3-2023
Variant NHZ31_2040TH_OED_Ref
Goudappel B.V.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Bijlage 3 Verkeersmodelplot planvariant 2040 Oosteindedriehoek



Prognosejaar 2040 - Oosteinderdriehoek Planvariant | Intensiteiten Mvt Etmaal

Verkeersmodel Noord-Holland Zuid (NHZ 3.1), modelstudie Oosteinderdriehoek

Project 014376/Janssen/10-3-2023
Variant NHZ3.1_2040TH_OED_Plan
Goudappel B.V.