Gemeente Aalsmeer

Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Versie voor behandeling in Gemeenteraad januari 2022



Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig voor iedereen

Gemeente Aalsmeer

Colofon

Projectteam
Mobiliteitsagenda Aalsmeer

januari 2022

Inhoudsopgave

Voorwoord 5

1. Inleiding 7
2. Analyse Mobiliteit Aalsmeer 2040 13
3. Mobiliteitsagenda Aalsmeer in drie uitgangspunten 21
4. Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar 25
5. Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk 35
6. Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar 41
7. Overzicht acties Mobiliteitsagenda 49
8. Borging en evaluatie 57

Bijlage 1: Overzicht van eerdere documenten: Analysedocument en Koersdocument 61
Bijlage 2: Beleidsanalyse nationaal en regionaal 65
Bijlage 3: SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer en Koersen Mobiliteitsagenda 71



Voorwoord



“Voor u ligt de Mobiliteitsagenda Aalsmeer. Deze agenda laat via de drie uitgangspunten: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar, Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk en Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar, zien hoe wij de komende jaren Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig willen houden en maken voor iedereen!

Om Aalsmeer bereikbaar en toekomstbestendig te houden werkt het college aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaar vervoer verbindingen en prettige wandelpaden.

Een ambitieus programma waardoor de bereikbaarheid van Aalsmeer volop in de aandacht staat. Niet alleen lopen er nu veel infrastructurele en ruimtelijke projecten in Aalsmeer en omgeving, ook komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer af. Denk aan deelmobiliteit, opkomst van de elektrische auto en fiets, nieuwe vormen van logistiek, maar ook regionale veranderingen in het openbaar vervoer die vragen om creatieve, fijnmazige oplossingen.

Daarnaast heeft de Covid-19-pandemie gevolgen voor de mobiliteit. Zo zien we versnelling in trends als thuiswerken, meer fietsgebruik en een toename van het aantal pakketbezorgingen. Daarnaast is in deze periode ook het openbaar vervoer veranderd. Er reizen veel minder mensen met het openbaar vervoer en de vraag is of de oude en nieuwe openbaar vervoer-reizigers het openbaar vervoer (weer) vinden.

Al deze ontwikkelingen vragen om nieuw mobiliteitsbeleid voor Aalsmeer. Deze Mobiliteitsagenda noemt aan de ene kant concrete maatregelen en richtingen en aan de andere kant laat de agenda ook ruimte voor invulling. Deze ruimte is nodig om in te kunnen spelen op de exacte gevolgen van grote infrastructuurprojecten als de Burgemeester Kasteleinweg, Middenweg en Burgemeester Hoffscholteweg en de langetermijngevolgen van de Covid-19-pandemie die nu nog niet bekend zijn.

De drie uitgangspunten worden uitgewerkt in vragen als: hoe kunnen we mensen stimuleren van andere vervoerswijzen gebruik te maken, welke investeringen moeten we doen in infrastructuur voor auto, fietsen en lopen, hoe laten we ons netwerk goed aansluiten op de regionale infrastructuur en vervoerswijzen en natuurlijk worden ook de belangrijke vraagstukken logistiek en verkeersveiligheid belicht.

Ik wil iedereen die heeft meegeholpen aan de totstandkoming van deze agenda van harte bedanken.”

Wethouder Verkeer, wonen en openbare ruimte,

Robert van Rijn


Aalsmeer
Gemeente Aalsmeer
welkom

1 Inleiding

In dit eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding om de Mobiliteitsagenda Aalsmeer op te stellen en hoe uiteindelijk tot de Mobiliteitsagenda gekomen is. Er wordt ook ingegaan op intern en extern beleid dat van invloed is op de Mobiliteitsagenda en er wordt afgesloten met een leeswijzer.

1.1 Aanleiding

Aalsmeer maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA is afgesproken om tot 2040 250.000 nieuwe woningen te bouwen en vele hectares en vierkante meters nieuwe werkruimte te creëren. Ook Aalsmeer gaat, weliswaar minder snel dan andere groeigemeenten in de MRA, groeien qua inwoners en arbeidsplaatsen en de gemiddelde leeftijd van de inwoners van de gemeente stijgt de komende jaren verder door. Dit leidt tot allerlei (nieuwe) vragen over de bereikbaarheid van, naar en in Aalsmeer. Ook komen er allerlei nieuwe mobiliteitsontwikkelingen en -concepten op Aalsmeer en de regio af. Er worden steeds meer elektrische fietsen en auto's verkocht, veel gemeenten experimenteren met deelmobiliteit, de logistiek wordt slimmer en er wordt steeds meer naar de totale mobiliteit gekeken in plaats van elke vervoerwijze apart en ook in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. In het Klimaatakkoord speelt mobiliteit ook een grote rol: inzet op duurzame mobiliteit is nodig om de klimaatdoelen te behalen. Daarnaast is de mobiliteit door de Covid 19-pandemie veranderd. Enerzijds zijn al lopende trends als thuiswerken, (e-)fietsgebruik en toename pakketbezorgingen versterkt en anderzijds heeft vooral het openbaar vervoer het erg zwaar gekregen omdat reizigers of niet meer mochten reizen of voor een andere vervoerswijze (auto en fiets) gekozen hebben om zich toch te verplaatsen. Het vele thuiswerken, minder reizen en flexibel over de dag reizen heeft ook positieve gevolgen gehad: minder files, meer fietsgebruik en minder grote verkeerspieken in de ochtend- en avondspits. Dit was een tijdelijke mobiliteitstransitie, maar hoe houden we deze vast?

Dit zijn allemaal ontwikkelingen die vragen om nieuw beleid voor mobiliteit, voor verkeer en vervoer, om Aalsmeer ook in de toekomst bereikbaar te houden. Het huidige beleid, het Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan (AVVP), dateert namelijk van 2009 en daar is geen rekening gehouden met de huidige trends, ontwikkelingen en vraagstukken. Een update van het verkeer- en vervoersplan is dan ook opgenomen in het Collegeprogramma Aalsmeer 2018-2022. In het tekstkader is weergegeven wat er in het AVVP stond en welke doelen zijn behaald. Deze Mobiliteitsagenda is echter meer dan een traditioneel verkeer- en vervoersplan: niet alleen worden de vervoerswijzen gezamenlijk bekeken, maar ook andere beleidsvelden als duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling worden in deze agenda meegenomen.

Monitor AVVP 2009

In 2009 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer het Aalsmeers Verkeer en Vervoer Plan (AVVP) vastgesteld. Het hoofddoel van het AVVP was "het realiseren van een helder en goed functionerende verkeersstructuur". Dit hoofddoel is in het AVVP vertaald in drie doelstellingen:

1. Het verbeteren van de regionale en lokale bereikbaarheid met alle vervoerwijzen
2. Zorgen voor een verkeersveilige leefomgeving
3. Zorgen voor een leefbaar verblijfsklimaat

Belangrijkste wijzigingen in het infrastructuurnetwerk de afgelopen jaren, waar ook in het AVVP veel aandacht voor is, is de omlegging van de N201 om Aalsmeer heen. Uitgangspunt in het AVVP was ervoor te zorgen dat het doorgaande verkeer zoveel mogelijk gebruik zou maken van de 'nieuwe' N201. Hiervoor zijn in het AVVP enkele maatregelen opgenomen.

De Burgemeester Kasteleinweg (voormalige N201) moet worden geknipt. De Burgemeester Kasteleinweg is heringericht, inclusief de knip.

Realisatie Noordvork. De voorbereidingen voor de Burgemeester Hoffscholteweg, zoals de Noordvork gaat heten, zijn in een ver gevorderd stadium.

Aanpak kruising Stationsweg-Van Cleeffkade. Voor deze kruising is in het AVVP uitgegaan van een shared space- achtige inrichting. Eind 2019 is door de gemeenteraad besloten op deze specifieke kruising een rotonde te gaan realiseren.

Inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer. Samen met de Vervoerregio Amsterdam zijn de afgelopen jaren diverse maatregelen getroffen in het kader van R Net. Bushaltes zijn aangepast, fietsvoorzieningen zijn uitgebreid en het lijnennet is aangepast. De komende jaren zal dit met onder andere de aanleg van HOVASZ (HOV Aalsmeer – Schiphol-Zuid) en de nieuwe halte bij Royal Flora Holland verder worden verbeterd.

De fiets moest een serieus alternatief worden voor de interne autoverplaatsing. Maatregelen die hier aan bij moesten dragen waren onder andere het uitbreiden van de fietsparkeerplekken bij belangrijke publieksvoorzieningen, het verbeteren van woon-werkverbindingen en het aanpakken van ontbrekende schakels op hoofdfietsroutes. Vooral het aantal fietsvoorzieningen is de laatste jaren flink uitgebreid. Daarnaast wordt in het project 'herinrichting Burgemeester Kasteleinweg' een snelfietsroute meegenomen die Uithoorn via Aalsmeer verbindt met Hoofddorp/ Schiphol.

De in het kader genoemde projecten zijn of worden de komende tijd uitgevoerd. Nog onzeker is wat de exacte gevolgen van de wegprojecten zijn voor de doorstroming in Aalsmeer: zullen automobilisten en vrachtwagenchauffeurs daadwerkelijk vooral de N201 pakken voor het doorgaande verkeer en welke gevolgen heeft de "knip" op de Burgemeester Kasteleinweg voor de omliggende wegen en wijken? Daarnaast zijn de lange termijn gevolgen van de Covid-19 pandemie niet te voorspellen. Dit vraagt om een adaptieve, flexibele Mobiliteitsagenda. In de Mobiliteitsagenda wordt nu wel al een koers uitgezet om Aalsmeer bereikbaar te houden, inclusief uitgangspunten en concrete acties, maar de ontwikkelingen worden tijdens de volgende collegeperiode gemonitord en over 2 à 3 jaar wordt de Mobiliteitsagenda geüpdatet. De Mobiliteitsagenda vormt één van de bouwstenen voor de Omgevingsvisie Aalsmeer die een college in de periode 2022-2026 op zal gaan stellen.

1.2 Proces van totstandkoming van de Mobiliteitsagenda

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer is in drie stappen opgesteld: van een Analysedocument (hoe is van de stand van de mobiliteit nu?) via een door de Gemeenteraad vastgesteld Koersdocument (welke ontwikkelingen zijn voorzien en welke mobiliteitskoersen passen daarbij?) naar de Mobiliteitsagenda zelf. Zie bijlage 1 voor deze documenten. De Mobiliteitsagenda is samengesteld in nauwe samenhang met andere beleidsvelden binnen de gemeente Aalsmeer en met andere partijen als de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, gemeenten Amstelveen, Uithoorn en Haarlemmermeer en samenwerkingsverband Holland-Rijnland. Ook vervoermaatschappij Connexxion (huidige concessiehouder Openbaar Vervoer), de Fietsersbond en de nood- en hulpdiensten zijn betrokken. Ook de inwoners en ondernemers van Aalsmeer zijn actief betrokken: zo heeft er bij het Analysedocument een onderzoek plaats gevonden onder inwoners en ondernemers over hun mobiliteitsgedrag en hun ideeën over de toekomstige bereikbaarheid van Aalsmeer, zijn bij het Koersdocument jongeren specifiek bevraagd en is er in de laatste fase uitgebreide participatie geweest over de uitgangspunten voor de Mobiliteitsagenda, de vraagstukken voor deelgebieden binnen de gemeente en de rol van de ondernemers bij de bereikbaarheid van Aalsmeer. In oktober en november 2021 heeft het Ontwerp van de Mobiliteitsagenda voor een periode van 4 weken ter inzage gelegen. Ook de Gemeenteraad is actief betrokken: zij hebben bij de start het Plan van aanpak vastgesteld, hebben het Koersdocument vastgesteld en zijn actief betrokken bij het formuleren van de uitgangspunten.

1.3 Beleidsanalyse Mobiliteit

Mobiliteit is geen doel op zich. Het bewegen van A naar B heeft een nauwe relatie met andere beleidsvelden als ruimtelijke ordening, energie en milieu en het gemeentelijke beleid moet afgestemd worden met regionaal en nationaal mobiliteitsbeleid. In bijlage 2 is de beleidsanalyse opgenomen met de belangrijkste nationale en regionale beleidskaders als de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), het Klimaatakkoord, het Perspectief Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland en het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.

Mobiliteit heeft zoals eerder gezegd ook relatie met andere beleidsterreinen en gemeentelijke visies en beleidsstukken. Dit gaat bijvoorbeeld om de Parkeernota, de visie op Schipholparkeren, gebieds- en structuurvisies als Centrumvisie Aalsmeer, Uiterweg, Green Park, Bovenlanden Oosteinderweg en Tussen de Linten. Ook de visies rond woningbouw, de Strategie Werklocaties Aalsmeer en de Agenda Economie en Recreatie & Toerisme Aalsmeer zijn als input meegenomen voor de Mobiliteitsagenda.

1.4 Leeswijzer

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer start na deze inleiding met een doorkijk naar 2040: welke trends en ontwikkelingen komende op Aalsmeer af en gaan er in Aalsmeer spelen en wat zijn de gevolgen voor de mobiliteit. In hoofdstuk 3 worden de drie uitgangspunten van de Mobiliteitsagenda kort beschreven en in de hoofdstukken 4 tot en met 6 worden deze uitgangspunten verder uitgewerkt. In hoofdstuk 7 wordt een overzicht van de acties gegeven en in hoofdstuk 8 wordt ingegaan op borging en valuatie van de Mobiliteitsagenda. De Mobiliteitsagenda eindigt met drie bijlagen: links naar eerdere documenten, een beleidsanalyse en de SWOT en koersen uit het Koersdocument.


AALSMEER

2 Analyse Mobiliteit Aalsmeer 2040

In het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen opgenomen die de komende jaren in Aalsmeer plaats gaan vinden en die op Aalsmeer afkomen. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste Mobiliteitstrends op een rij gezet en worden de ontwikkelingen van Aalsmeer tot 2040 in het kort geschetst.

2.1 Tends en ontwikkelingen Mobiliteit 2040

Welke trends en ontwikkelingen hebben de meeste impact op de mobiliteit tot 2040?

1. Verstedelijking zet door, maar hoe snel?



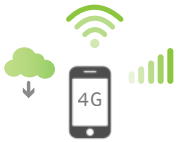
Wereldwijd groeien de steden en is een trek naar de stad waarneembaar. De vraag is, als resultante van Covid-19, of deze trend in dezelfde snelheid doorzet. Thuiswerken en een groene woonomgeving zijn immers meer populair geworden, heeft dit gevolgen voor de populariteit van de stad?

2. Snelle technologische ontwikkelingen



De techniek gaat steeds sneller, het is lastig te bepalen waar we over 10 jaar staan qua techniek en wat dat voor gevolgen heeft voor de mobiliteit. Het gaat zowel om techniek in voertuigen als bijvoorbeeld de verdere ontwikkeling van datagedreven, slimme verkeerslichten.

3. Transitie naar een informatiesamenleving



We kunnen op elke plek, op elk moment beschikken over informatie. Met deze informatie kunnen we ter plekke de beste reis kiezen en zijn we minder afhankelijk van vaste patronen. Betere beschikbaarheid van data kan ook de brede mobiliteit, zoals bijvoorbeeld de logistiek, verder optimaliseren.

4. Gezondheid en milieu worden steeds belangrijker



De bewustwording dat we zuinig op onszelf en de wereld moeten zijn neemt steeds verder toe. Duurzame mobiliteit en zelf bewegen wordt steeds belangrijker. Door Covid-19 is deze trend versterkt.

5. Opkomst duurzame brandstoffen



De fossiele energiebronnen zijn eindig. Natuurlijke energiebronnen als zon en licht komen steeds meer op en dit heeft gevolgen voor zowel de voertuigen alswel de laadmogelijkheden in de openbare ruimte.

6. Massavervoer onder druk: van collectief naar individueel vervoer?



De afgelopen jaren is het massavervoer sterk gestegen: er werd meer per trein en bus gereisd en de verwachting was dat dit nog verder toe ging nemen. Door Covid-19 is de vraag in hoeverre deze trend nog steeds geldt en of individueel vervoer meer populair blijft.

7. Grensvervaging publiek en privaat vervoer



Er zijn steeds meer private ondernemingen die vervoersdiensten aanbieden. De oude taxi is inmiddels in veel landen overgenomen door nieuwe services als Über. Daarnaast is bezit steeds minder normaal en wordt er steeds meer gebruik gemaakt van deelconcepten, zowel deelauto's, -scooters als -fietsen.

8. Opkomst nieuwe mobiliteitsdiensten



Er komen nieuwe vormen en diensten van vervoer. Mobility as a Service (MaaS) zorgt er bijvoorbeeld voor dat je een specifiek reisadvies krijgt voor een reis, met zowel collectief vervoer als deelvervoer.

9. Focus op first en last mile



Tijdens een reis wordt aan het begin en/of aan het eind van de reis de meeste tijd verloren, bijvoorbeeld om naar een OV-halte te komen of een parkeerplaats voor de auto te vinden. Hier is dus veel tijdwinst te behalen en vraagt bijvoorbeeld om deelconcepten bij belangrijke OV-haltes.

10. (elektrische) fiets volwaardig onderdeel totale mobiliteit



De fiets vormt binnen de totale mobiliteit een steeds belangrijker vervoermiddel, zeker in stedelijke gebieden. Dit komt mede door de opkomst van de e-fiets en de speed pedelec waarmee grotere afstanden afgelegd kunnen worden en door de toenemende focus op een gezonde levensstijl.

11. Nieuwe typen voertuigen



De e-bike, e-step, speed pedelec en biro zijn voorbeelden van voertuigen die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld en hun intrede hebben gedaan in mobiliteitsland. Nieuwe voertuigen vragen soms om nieuw beleid, bijvoorbeeld rond infrastructuur, verkeersveiligheid en parkeren.

12. Opkomend belang van inclusiviteit en toegankelijkheid



Iedereen heeft het recht om goed en veilig te kunnen bewegen en de juiste vermoermiddelen kunnen kiezen om te bewegen. Het belang van inclusiviteit (aanbod) en toegankelijkheid (comfort en veiligheid) neemt toe.

2.2 Ontwikkelingen Aalsmeer tot 2040

Aalsmeer maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA is bestuurlijk afgesproken dat tot 2040 250.000 nieuwe woningen nodig zijn en is er ook veel vraag naar nieuwe werklocaties. Op welke locaties gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid; er moet immers gereisd worden om van A naar B te komen. De ruimtelijke ontwikkelingen in de MRA hebben een grote impact op Aalsmeer, maar hoe ontwikkelt Aalsmeer zich zelf tot 2040? Waar worden nieuwe woningen gebouwd, waar komen bedrijfslocaties bij en welke infrastructurele projecten zijn gepland? Welke gevolgen heeft dit voor de te verwachten bereikbaarheid van Aalsmeer? Dit zijn de vragen die in deze paragraaf in hoofdlijnen worden beantwoord. De toekomstige ontwikkeling van Aalsmeer is meer uitgebreid beschreven in het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer, een link naar dat document staat in bijlage 1.

Demografische ontwikkeling 2020 - 2040

Aalsmeer telt momenteel rond de 32.000 inwoners en zal de komende jaren gaan groeien. Daarnaast verandert Aalsmeer demografisch: de bevolking wordt gemiddeld ouder, er treedt vergrijzing op, en er komen meer huishoudens vanwege gezinsverdunning en vanwege de toename van alleenstaanden en/of éénpersoonshuishoudens. In de figuur zijn de meest opvallende ontwikkelingen geschetst.



In 2040 zal 23% van bevolking Aalsmeer 65 jaar of ouder zijn, 12% ouder dan 75 jaar.

Ruimtelijk-economische ontwikkelingen

Aalsmeer groeit de komende jaren naar verwachting naar ruim 38.500 inwoners in 2040. Dit komt vooral door de bouw van nieuwe woningen. Ook het aantal arbeidsplaatsen groeit naar verwachting licht en hiervoor wordt nieuwe werkruimte gecreëerd. Welke ruimtelijke projecten zijn in Aalsmeer en omgeving bekend?

Wonen

Tot 2030 zijn er concrete plannen voor in totaal 3.150 nieuwe woningen in Aalsmeer. De oplevering van 1.340 van deze woningen staat gepland in de periode tot 2025. Iets meer dan 1.800 woningen staan gepland voor de periode 2025 – 2029. Na 2030 zijn er nog geen harde woningbouwplannen. De grootste woningbouwprojecten zijn Oosteinde driehoek (1.000-1.500 woningen), Van Cleeffkade (TV Studio's, 600 woningen), Hoofdweg-Zuid (320 woningen) en Westeinderhage (270 woningen).



Deze extra woningen zorgen voor nieuwe bereikbaarheidsvraagstukken: bereikbaarheid voor de woningen zelf en de directe omgeving, maar in totaal ook voor heel Aalsmeer. Ook woningbouwontwikkelingen in de omgeving van

Aalsmeer hebben invloed op de bereikbaarheid; zo wordt in Amstelveen gebouwd aan De Scheg (1.100 woningen), wordt bedrijventerrein Legmeer getransformeerd tot woon-werkgebied (3.500 woningen) en worden in Haarlemmermeer tussen de 20.000 en 30.000 woningen gebouwd. Een belangrijk deel van deze woningen wordt in Hoofddorp-Centrum en rond het station Hoofddorp gebouwd.

Economie, toerisme en recreatie

Naast ontwikkeling op het vlak van wonen, zal de economie zich ook verder ontwikkelen. Allereerst het aantal arbeidsplaatsen: de huidige verwachtingen gaan –zonder Covid-19 effect- uit van een bandbreedte van 500-2.500 extra arbeidsplaatsen tot 2040 (nu 14.000 arbeidsplaatsen). De scenario's die rekening houden met Covid-19 gaan uit van een afname op de korte termijn, waarna het niveau in 2040 uitkomt op een bandbreedte van 14.000-14.500 arbeidsplaatsen. Een kwart van het aantal Aalsmeerse arbeidsplaatsen wordt ingevuld door Aalsmeerders zelf, de overige driekwart komt voornamelijk uit de omliggende gemeenten met Haarlemmermeer, Amsterdam en (opgeteld) de Zuid-Hollandse gemeenten ten zuiden van Aalsmeer als grootste herkomstgebied. Driekwart van de werkenden uit Aalsmeer werkt dus buiten de gemeente, voornamelijk in Amsterdam, Haarlemmermeer, Amstelveen en Uithoorn. Er is dus sprake van een grote woon-werk pendel van en naar Aalsmeer.

Voor wat betreft de ontwikkeling van de Aalsmeerse bedrijventerreinen/kantoorlocaties zet de Strategie Werklocaties Aalsmeer de komende jaren in op het accommoderen van bedrijven die aansluiten op identiteit en profiel van de Aalsmeerse werklocaties en die van belang zijn voor de lokale economie. Allereerst wordt de ruimtevraag voor werken op Green Park geaccommodeerd . Daarnaast wordt gericht op het beter benutten van de beschikbare ruimte op de formele werklocaties en mogelijk ook in de Schinkelpolder, waar kansen liggen om onbenutte ruimte in te zetten voor de



bedrijfsfunctie. Deze kansen worden verkend in een integraal toekomstperspectief op de Schinkelpolder.

Voor Hornmeer wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls voor het gebied en een betere organisatiegraad van de zittende bedrijven. De harde planvoorraad van kantoren wordt in stand gehouden. Een ander vraagstuk is de transformatie van glastuinbouw. Er is in de Greenport-regio in totaal 800 hectare verouderde kassen waar een nieuwe bestemming voor gevonden moet worden. In de omgeving van Aalsmeer vinden op ruimtelijk-economisch vlak twee grote ontwikkelingen plaats: het gaat om de ontwikkeling van Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ) nabij de N201 en het Glastuinbouwgebied PrimA4a in Haarlemmermeer langs de A4. De gemeente Haarlemmermeer beraadt zich over de laatste ontwikkeling.

Royal Flora Holland (RFH) heeft in Noord-Holland en Zuid-Holland meerdere locaties. Het idee is dat de komende jaren de focus steeds meer komt op de verdere ontwikkeling van het RFH-cluster in Aalsmeer en Uithoorn en dat de andere

locaties afgebouwd worden. Dit zal leiden tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en waarschijnlijk ook extra transportbewegingen. Tegelijkertijd wil RFH het logistieke proces weer meer gaan regisseren om bijvoorbeeld te komen tot dikkere stromen, zijnde minder (half) lege vrachtwagens. Dit zorgt weer voor een afname van het aantal transportbewegingen.
Aalsmeer positioneren als mooie, aantrekkelijke bestemming voor verschillende doelgroepen blijft de komende jaren een speerpunt, dit is vastgelegd in de Agenda Economie en Recreatie & Toerisme Aalsmeer. De toeristisch-recreatieve sector is sterk in Aalsmeer, maar desalniettemin zijn er kansen om de sector verder te versterken. De beleving en uitstraling van bloemen en water kan sterker. Dit gaat bijvoorbeeld om waterrecreatie op de Westeinderplassen. De komst van FloriWorld biedt kansen op het vlak van bloemen, mits de nieuwe attractie sterk verbonden wordt aan het lokale MKB. De opgave is daarbij om in te zetten op kwaliteitstoerisme, waarbij het niet gaat om méér toeristen, maar vooral het langer vasthouden van toeristen en hen te stimuleren om meer te besteden. Daarbij ligt de focus specifiek op de doelgroepen die goed passen bij Aalsmeer en die een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid en economische vitaliteit van onze gemeente. Vanuit toerisme en recreatie wordt gemikt op de regionale, nationale en internationale toerist. Dat vraagt dus ook iets van de mobiliteit en bereikbaarheid in en van Aalsmeer, bijvoorbeeld door verschillende locaties (duurzaam) met elkaar te verbinden en/of bezoekers meer via het water te vervoeren.

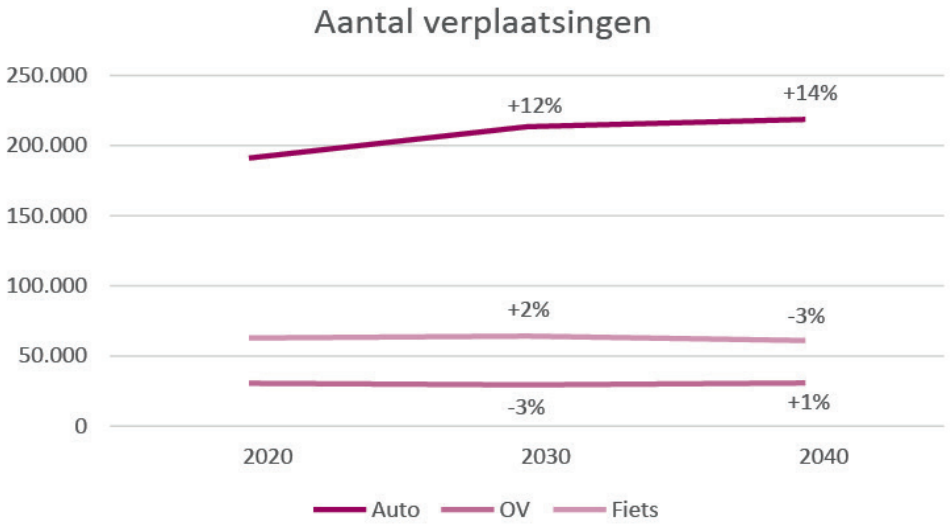
Infrastructurele ontwikkelingen

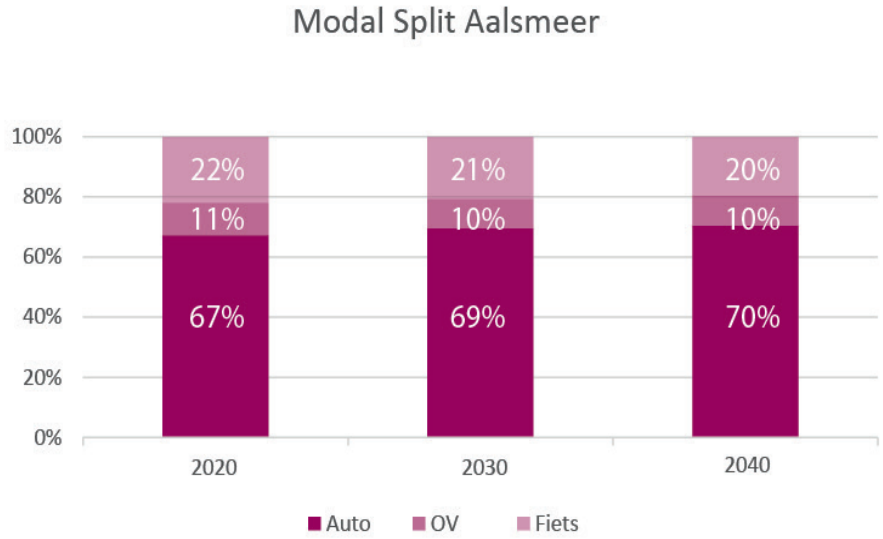
In het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer staan de belangrijkste infrastructurele ontwikkelingen uitgebreid beschreven. Voor de fiets gaat het om verder opwaarderen van de MRA-fietsroutes naar Amstelveen en naar Hoofddorp-Uithoorn, onder andere door aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Burgemeester Kasteleinweg. Op het vlak van openbaar vervoer zijn de belangrijkste wijzigingen de aanleg van een vrijliggende busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg, inclusief opwaardering van de haltes en nieuwe bushaltes ter hoogte van de hoofdingang van Royal Flora Holland/FloriWorld en de ingebruikname van Busstation Aalsmeer (Zwarteweg). Voor weg gaat het de komende jaren om afwaardering van de voormalige N201, de Burgemeester Kasteleinweg, inclusief een knip en aanleg van een busbaan en een fietspad. Ook gaat het om aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg en herinrichting van de Machineweg en de Middenweg. Voor ontsluiting van het veilingterrein wordt de Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) aangelegd.

In de regio zijn de belangrijkste projecten het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn (Amsteltram), verdieping van de A9 bij Amstelveen, het mogelijk doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Station Hoofddorp en de ontwikkeling van een nieuw openbaar vervoer-knooppunt Schiphol-Zuid.

Gevolgen ontwikkelingen voor Mobiliteit:

Welke gevolgen hebben de hiervoor beschreven ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen voor de toekomstige bereikbaarheid van Aalsmeer? In het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer is dit, uitgaande van het beleid uit 2009 en nog geen rekening houdend met Covid-19 gevolgen, uitgebreid in beeld gebracht. De figuren laten zien dat het verwachte aantal verplaatsingen toe gaat nemen door groei van Aalsmeer en omgeving en dat de rol van de auto in Aalsmeer zonder aanvullend beleid nóg verder toe zal nemen. Een groei van de bevolking betekent dus een groei in het absolute aantal autoverplaatsingen, de druk op het regionale en lokale wegennet neemt daarmee verder toe.





De verwachting is dat, door alle ontwikkelingen, de bestaande en reeds bekende (toekomstige) bereikbaarheidsknelpunten zwaarder worden, zeker in gebieden waar veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats zullen vinden en waar veel verkeer samenkomt. Er worden geen nieuwe knelpunten verwacht.

Het is de verwachting dat het aantal fietsverplaatsingen (met reguliere en elektrische fiets) in ieder geval tot 2030 verder toe zal nemen. De route die het sterkst zal groeien is de Burgemeester Kasteleinweg, mede door aanleg van een nieuw vrijliggend fietspad. Verder neemt het aantal fietsers op de Aalsmeerderweg, de (aangepaste) Middenweg, de Kudelstaartseweg en de Legmeerdijk sterk toe. Meer fietsers op deze routes kan leiden tot een verminderde verkeersveiligheid (drukker op de fietspaden, meer kruisend verkeer) en/of doorstroming.

Op het vlak van het openbaar vervoer was voor de Covid-19 pandemie de verwachting dat de meeste verbindingen voldoende capaciteit hebben. Alleen op de corridor Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol zou mogelijk een knelpunt kunnen ontstaan.

De groei van Aalsmeer en omgeving heeft de meest sterke gevolgen voor de autobereikbaarheid. Belangrijke regionale knelpunten vormen de N231-Zuid tussen de N201 en De Kwakel, de N201 richting Uithoorn en A2 en de Legmeerdijk-Bosrandweg, mede vanwege ruimtelijke ontwikkelingen in Amstelveen en in Aalsmeer (Oosteinderdriehoek). In Aalsmeer zelf zien we een toenemende verkeersdrukte op de route Van Cleeffkade-Stationsweg-Stommeerweg-Kudelstaartseweg en toenemende drukte op de parallelroutes van de Burgemeester Kasteleinweg zoals de Hortensialaan en de Witteweg, mede veroorzaakt door de knip. Verder zijn er potentiele knelpunten op de Burgemeester Kasteleinweg (tussen de Aalsmeerderbrug en de Van Cleeffkade) en op de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg.

De milieugevolgen van de groei van de mobiliteit zijn gering. Er is gekeken naar zowel gevolgen van de mobiliteitsgroei voor geluid als lucht en voor beide onderwerpen blijft Aalsmeer binnen de (nu geldende) normen.

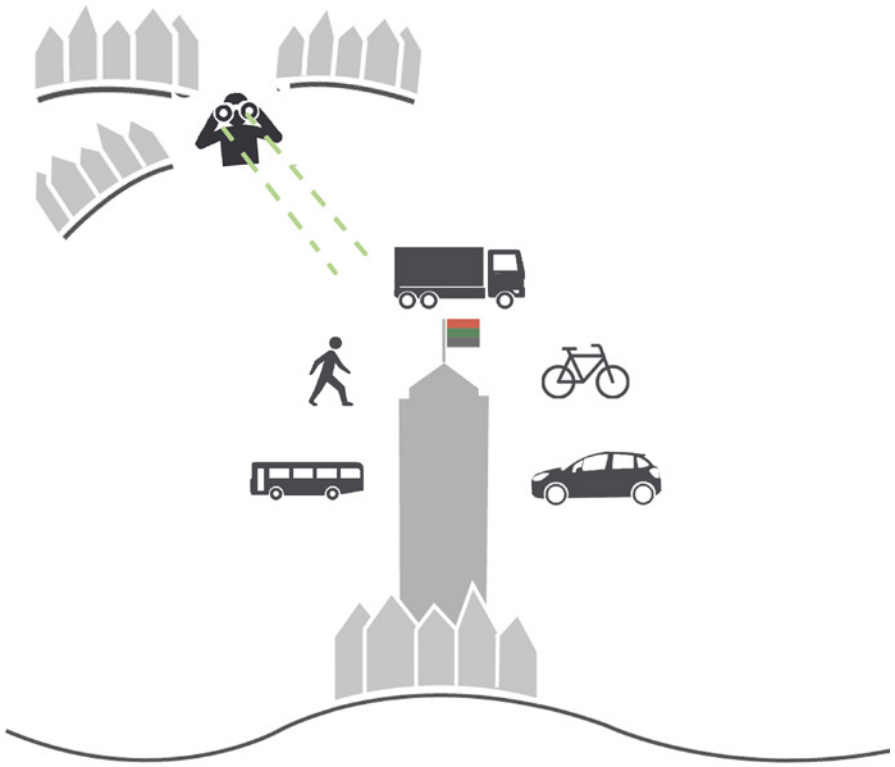


3 Mobiliteitsagenda Aalsmeer in drie uitgangspunten

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer is opgebouwd uit drie uitgangspunten. Deze bepalen gezamenlijk het mobiliteitsbeleid van Aalsmeer en leiden opgeteld en in samenhang bezien tot een duurzaam bereikbaar en verkeersveilig Aalsmeer voor iedereen. In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten overzichtelijk beschreven met per uitgangspunt de belangrijkste uitwerkingen.

Het doel van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer is om Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden voor iedereen. Inwoners, werknemers en bezoekers moeten fijn en veilig van, naar en binnen Aalsmeer kunnen reizen en geen last van overlast hebben. Mobiliteit heeft een direct verband met ruimtelijke ontwikkelingen, deze koppeling gaan we als gemeente sterker maken. De auto blijft het belangrijkste vervoermiddel in Aalsmeer, maar we gaan meer vanuit de totale mobiliteit kijken en stimuleren inwoners en werknemers (meer) van andere vervoerswijzen gebruik te maken. Er wordt geïnvesteerd in (nieuwe) infrastructuur voor de (vracht-)auto, voor het fietsen en lopen en er wordt goed aangesloten op regionale infrastructuur. We zorgen dat de vervoerswijzen op elkaar afgestemd worden, bijvoorbeeld door een goede comfortabele overstap tussen fiets en bus te creëren. Het openbaar vervoer van Aalsmeer richten we op goede snelle regionale verbindingen, maar we kijken ook naar oplossingen in Aalsmeer zelf, de fijnmazigheid. Op het vlak van de logistiek werken we aan slimme oplossingen om zowel de zware logistiek als de stadslogistiek in goede banen te leiden en tenslotte draagt duurzame mobiliteit bij aan de duurzaamheids- en klimaatdoelen en zorgt het voor een leefbaar Aalsmeer. Niet elke ontwikkeling is met zekerheid te voorspellen, daarom is het een adaptieve, flexibele agenda zodat ingespeeld kan worden op nieuwe ontwikkelingen.

Om het bovenstaande te bereiken zijn de 11 vastgestelde koersen uit het Koersdocument (zie bijlage 3) doorvertaald in drie uitgangspunten. Deze zijn hiernaast overzichtelijk weergegeven, samen met de belangrijkste uitwerking per uitgangspunt, en worden in de volgende drie hoofdstukken uitgebreid beschreven.



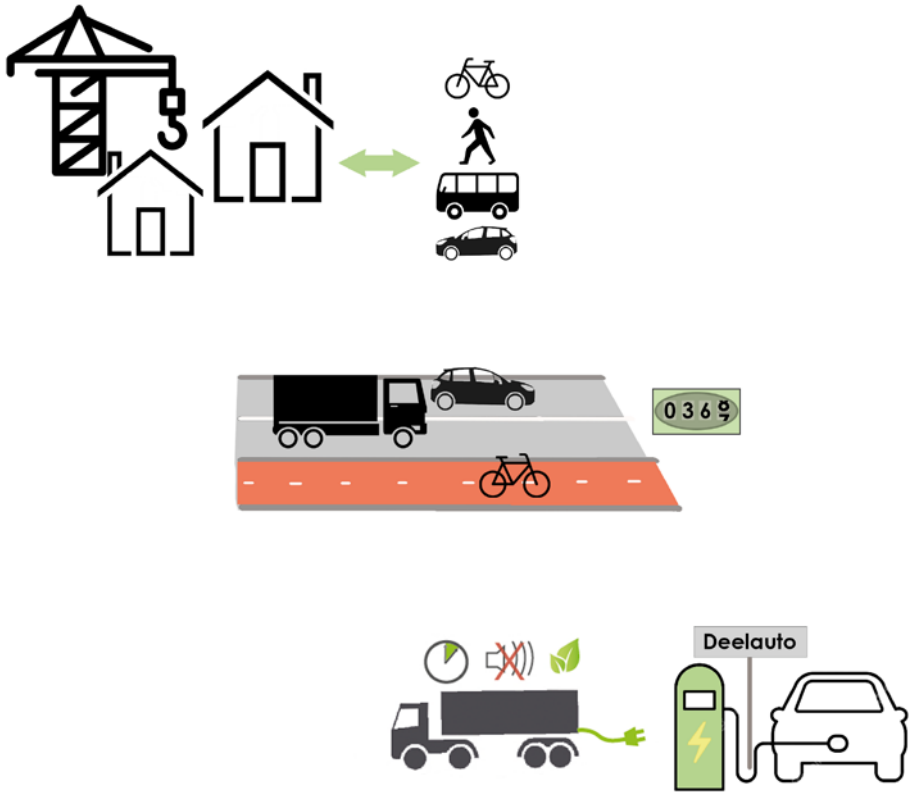
Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar

- Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen
- We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes
- We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer
- We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen
- De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden
- We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken



Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk

- Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050
- Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen



Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar

- Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden vroegtijdig in de planvorming aan elkaar gekoppeld
- We kijken naar slimme vormen van mobiliteit
- Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers
- We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten
- Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer


LIDL
Welkom bij Lidl Aalsmeer
P
Praamplein

Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar

Het eerste uitgangspunt geeft aan dat we voor de bereikbaarheid van, naar en binnen Aalsmeer inzetten op alle modaliteiten, voor zowel personenvervoer als logistiek/ vrachtvervoer. Dit pakken we regionaal op. Binnen de modaliteiten leggen we wel de nadruk op het stimuleren en faciliteren van de actieve en duurzame mobiliteit, tegelijkertijd moet de autobereikbaarheid ook op orde blijven. Ook de logistiek kan efficiënter en de potentie van goederenvervoer over water wordt verder verkend.

Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen

De bereikbaarheid van Aalsmeer moet voor alle modaliteiten en voor alle soorten verplaatsingen (zoals woon-werk, studie, recreatie) op orde zijn en er moet van, naar en binnen Aalsmeer gereisd kunnen worden. Dat kan alleen bereikt worden als met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen gedacht wordt; dus niet los vanuit auto of openbaar vervoer en alleen bekeken vanuit Aalsmeer. De bereikbaarheid van Aalsmeer wordt regionaal opgepakt, bijvoorbeeld samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA), de provincie Noord-Holland, omliggende gemeenten en vervoerders. Dit gebeurt in lopende trajecten als het Rijk-regio bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA. In de Zuidlob-agenda, welke wordt opgesteld samen met gemeenten Amstelveen, Uithoorn en Ouder-Amstel en Provincie Noord-Holland en de VRA, worden de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen in de Zuidlob van de VRA in samenhang met elkaar bekeken. Voor de regionale bereikbaarheid van en naar Zuid-Holland is het belangrijk om aansluiting te houden bij Holland-Rijnland, het samenwerkingsverband van de Zuid-Hollandse gemeenten ten zuiden van Aalsmeer. Ook de bereikbaarheid van belangrijke toeristisch-recreatieve locaties als Aalsmeer Dorp, Westeinderplassen en FloriWorld is van belang, ook dit vraagt om een regionale aanpak.

In de voorziene update van de Mobiliteitsagenda wordt, na afronding van alle infrastructuurprojecten, een "Categoriseringsplan Modaliteiten Aalsmeer" opgesteld. In dit plan wordt aangegeven wat de belangrijkste routes zijn voor auto, openbaar vervoer en fiets en wat de functies van de wegen zijn en dit vormt een update van de categoriseringsplannen die bij het Verkeer en Vervoerplan uit 2009 hoorden.

Voor een goede bereikbaarheid van Aalsmeer zijn alle modaliteiten van belang en er moeten verbanden tussen de modaliteiten gelegd worden, bijvoorbeeld via vervoersknooppunten. Er moet goed nagedacht worden over de first en last mile: het gedeelte van de reis om bijvoorbeeld van huis naar een openbaar vervoer-halte te reizen of vanaf een openbaar vervoer-halte naar de uiteindelijke bestemming. Een concrete uitwerking hiervan is door bij bereikbaarheidsvraagstukken en gebiedsontwikkelingen in Aalsmeer vanaf het begin van de planvorming vanuit mobiliteit (alle modaliteiten samen) te denken en te bepalen welke rol welke modaliteit in het vraagstuk of de ontwikkeling speelt. Elk gebied en elke ontwikkeling heeft namelijk een eigen specifiek mobiliteitsprofiel en een bereikbaarheidsknelpunt kan op verschillende manieren aangepakt worden.

We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes

Wanneer gedacht wordt vanuit de voetganger en de fietser (de zogenaamde actieve modaliteiten), moet er wel goed en veilig gelopen (zowel wandelen als hardlopen) en gefietst kunnen worden van, naar en binnen de gemeente Aalsmeer.

Er moet comfortabel, frictievrij (zonder obstakels) en veilig gelopen kunnen worden in Aalsmeer. In de wijk zelf, maar ook naar de belangrijkste voorzieningen, openbaar vervoer-haltes en naar de groengebieden. In 2021 is een uitgebreide weginspectie uitgevoerd. Op basis hiervan worden de komende jaren reeds de meest slechte en onveilige trottoirs aangepakt. Concrete maatregelen voor de komende jaren zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de looproutes langs de Machineweg en de Aalsmeerderweg en het aantrekkelijker inrichten van het gebied Van Cleeffkade-Stationsweg-Raadhuisplein, onderdeel van de Centrumvisie Aalsmeer.

Maar om het lopen in Aalsmeer écht aantrekkelijk te maken is er de komende jaren meer nodig. De looproutes naar de belangrijkste Aalsmeerse bestemmingen als winkels, verzorgingscentra en openbaar vervoer-haltes moeten op orde zijn. Dit wordt, als aanvulling op de eerder genoemde weginspectie, nader verkend en moet ertoe leiden dat de komende jaren deze routes eventueel verbeterd worden. Naast verbetering van de bestaande routes, is het ook van belang om bij nieuwe ruimtelijke projecten en herontwikkelingen de loper en fietser een belangrijke plek te geven, hier wordt in uitgangspunt 3 verder op ingegaan.



Aalsmeer gaat de komende jaren vergrijzen, de bevolking van de gemeente wordt gemiddeld steeds ouder. Het aantal ouderen, en mogelijk ook mensen met een fysieke beperking en dementerenden zal verder toenemen en dit vraagt om specifieke maatregelen. Wandelen is voor deze doelgroep gezond en kan er ook voor zorgen dat men fitter blijft en dementie vertraagd wordt. Vooral in de wijken waar veel ouderen wonen en rond de verzorgingstehuizen moet de kwaliteit van de trottoirs in orde zijn en moet er zoveel mogelijk frictie- en obstakelvrij gewandeld kunnen worden. Dit moet met voorrang aangepakt worden. Daarnaast kunnen, specifiek voor ouderen met dementie, herkenbare en veilige routes rond de verzorgingstehuizen aangelegd worden. Bijvoorbeeld door samen met de verzorgingstehuizen een dementievriendelijke wandelroute te ontwikkelen die door middel van duidelijk herkenbare symbolen bewegwijzerd is.

We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer

De fiets speelt, mede door de opkomst van de elektrische fiets, een steeds grotere rol in de regionale bereikbaarheid van Aalsmeer, voor zowel woon-werk als toeristisch-recreatief verkeer. Ook in Aalsmeer worden elektrische fietsen steeds meer verkocht en zijn er kansen om de (e-)fiets meer te gebruiken voor regionale ritten. Op de elektrische fiets komen bestemmingen tot 15 kilometer ineens binnen fietsbereikbaarheid. Zo zijn vanuit het centrum van Aalsmeer bestemmingen als de Zuidas, Amstelveen en Schiphol/Haarlemmermeer en vice versa prima per (elektrische) fiets bereikbaar. Om de rol van de fiets te versterken, moet ingezet worden op goede fietsverbindingen en voldoende veilige stallingsmogelijkheden.



Voor de regionale bereikbaarheid van Aalsmeer zijn de MRA-fietsroutes tussen Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam en tussen Uithoorn-Aalsmeer-Hoofddorp/Schiphol van belang. Ook de routes richting het zuiden, naar Holland-Rijnland, spelen daarin een rol. Er wordt vanuit deze regio bijvoorbeeld gedacht aan een regionale route vanuit Alphen aan de Rijn / Leimuiden via Kudelstaart naar de Burgemeester Kasteleinweg in Aalsmeer. Dit vraagt om verlenging van de MRA-route Amsterdam-Aalsmeer tot aan Kudelstaart en verder. De regionale routes moeten herkenbaar zijn en moeten ook goed aangesloten worden op het lokale fietsnetwerk.



Ook voor toeristisch en recreatief fietsverkeer zijn goede, fijne routes van belang bijvoorbeeld naar belangrijke bestemmingen als Aalsmeer Dorp, Westeinderplassen, Uiterweg-gebied en FloriWorld. De afgelopen jaren zijn al enkele fietsroutes aangepakt, maar dit netwerk moeten we samen met regionale partners gaan completeren. Zo heeft Haarlemmermeer in haar Netwerkvisie Mobiliteit opgenomen om verbetering van de (langzaam verkeers-)verbindingen over de Ringvaart te onderzoeken, bijvoorbeeld door de pontverbinding bij Rijsenhout te verbeteren door deze vaker / langer te laten varen. Dit kan ook positief zijn voor (de bereikbaarheid van) het Uiterweg-gebied en de Bovenlanden.

De afgelopen jaren zijn al enkele belangrijke fietsverbindingen verbeterd en in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer (MPP) is het aanpakken van meer hoofdfietsroutes geprogrammeerd voor de komende jaren. Zo worden onder meer de volgende fietsroutes opgepakt: de Kudelstaartseweg in Kudelstaart, de Bilderdammerweg, de route Aalsmeerderweg-Bielzenpad-Wissel-Baanvak en de Hornweg.

Qua uitvoering streven we naar fietsroutes waar men comfortabel en veilig kan doorfietsen. Vanuit deze gedachte betekent dit dat we fietspaden daar waar mogelijk vrijliggend aanleggen. Wanneer dit niet mogelijk is, zorgen we voor een goed alternatief waarmee we de fietsers een duidelijke plek geven op de weg. Hierbij valt te denken aan het realiseren van fietsstroken of het toepassen van fietsstraten. Dit zijn straten waar de auto te gast is en waar de fiets het primaire vervoermiddel is. De Witteweg is bijvoorbeeld als fietsstraat ingericht en we kijken of dat bij andere straten ingevoerd kan worden. Fietsstraten worden alleen aanbevolen als het autoverkeer qua hoeveelheid en functie daadwerkelijk ondergeschikt is aan het fietsverkeer. Waar dit niet van toepassing is, zoals bijvoorbeeld op de Oosteinderweg en de Stommeerweg, passen we brede rode fietsstroken toe om de fietser een duidelijke eigen plek op de beperkte rijbaan te bieden en goed te laten opvallen. Bij rotondes geven we fietsers nadrukkelijk de voorrang en kijken we per locatie wat de doorgaande fietsverbinding is en of er eventueel een rotonde met twee-richtingen fietsverkeer

wenselijk is.
Naast het verbeteren en optimaliseren van de fietsroutes, dragen stallingsfaciliteiten bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Door te zorgen voor voldoende stallingsfaciliteiten bij de belangrijkste openbaar vervoer-haltes en bij andere belangrijke voorzieningen als wijk- en winkelcentra en medische clusters wordt het fietsgebruik gestimuleerd, zowel voor de dagelijkse boodschap, als ook voor het woon-werkverkeer. Naast goede routes naar de belangrijkste werklocaties is het ook belangrijk dat op de werklocaties zelf veilig gefietst kan worden. Dat is nog niet overal het geval. Bij (toekomstige) herontwikkelingen op het terrein van Royal Flora Holland en bijvoorbeeld Hornmeer en Schinkelpolder is het belangrijk de fiets meer ruimte te geven.

We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen

Tien procent van de verplaatsingen van, naar en binnen Aalsmeer wordt met de bus gedaan, daarmee is het een belangrijke vervoerswijze voor de totale bereikbaarheid van Aalsmeer. Er zijn Aalsmeerders afhankelijk van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld omdat ze zelf geen auto of fiets bezitten of slecht ter been zijn, en deze reizigers moeten bediend worden. Het openbaar vervoer moet ook toegankelijk zijn voor iedereen met goede looproutes naar de haltes en veilige en comfortabele haltes. Streven is dat Aalsmeer zowel regionaal als lokaal goed bereikbaar is via het openbaar vervoer, minstens vergelijkbaar met de kwaliteit van het netwerk van vóór de Covid-19 pandemie. Hoewel de Vervoerregio Amsterdam verantwoordelijk is voor de openbaar vervoer-concessie in de regio Amstelland-Meerlanden, kunnen we met een duidelijke visie wel invloed op het openbaar vervoer uitoefenen. Bijvoorbeeld door te reageren op de jaarplannen van de openbaar vervoer-concessiehouder en ideeën voor aanpassingen van routes en haltes in te dienen en/of zelf uit te voeren.



De regionale busverbindingen worden met de vrijliggende busbaan langs de Burgemeester Kasteleinweg, de nieuwe bushaltes langs deze weg en de nieuwe halte bij Royal Flora Holland/FloriWorld sterk verbeterd. Voor de regionale bereikbaarheid streven we naar hoogfrequente bussen (6 tot 8 keer per uur) vanuit Aalsmeer naar Amstelveen / Amsterdam en Uithoorn / Schiphol. Deze moeten goed aangesloten blijven op andere lijnen van het openbaar vervoer. De bus/tramhalte Sacharovlaan in Amstelveen wordt de komende jaren ontwikkeld tot Mobiliteitshub en hier kan vanuit Aalsmeer overgestapt worden van de bus op de Amsteltram en vice versa. Aansluiting op station Hoofddorp en het nieuw te ontwikkelen OV-knooppunt Schiphol-Zuid is ook van groot belang. Er is momenteel geen directe verbinding met de bussen die in Zuid-Holland (Holland-Rijnland) rijden terwijl er wel vervoersverbanden zijn. We gaan daarom opties voor het koppelen van de beide openbaar vervoer-concessies onderzoeken. Belangrijke aandachtspunten in regionaal openbaar vervoer zijn de sterk gewenste frequentieverhoging van R-net in Kudelstaart en de

realisatie van een halte Greenpark/Nieuw Oosteinde Zuid in de R-net verbinding Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol. Dat laatste knelpunt kan mogelijk verminderen of opgelost worden na opening van het openbaar vervoerknooppunt Schiphol-Zuid. Samen met de Gemeente Haarlemmermeer wordt dat in de gaten gehouden.

Inzet op regionale verbindingen heeft er voor een aantal wijken toe geleid dat de lokale bereikbaarheid verminderd is. Dit doordat buslijnen op grotere afstand zijn komen te liggen en/of haltes opgeheven zijn en zijn vervangen door haltes op grotere afstand van de wijk. Waar de kwaliteit van het openbaar vervoer verslechterd is, onderzoeken we in samenwerking met de VRA en de openbaar vervoer-concessiehouder hoe we kunnen komen tot fijnmazige openbaar vervoer-systemen die zoveel als mogelijk wijken/gebieden bedienen die ver van bushaltes af zijn komen te liggen. Er wordt een dekkingskaart gemaakt om gebieden te identificeren waar de openbaar vervoer-bereikbaarheid verbeterd kan worden. Er zijn diverse opties mogelijk: een kleine bus die door vrijwilligers wordt gereden ('wijkbus'), integratie van openbaar vervoer met Wet maatschappelijke ondersteuning-vervoer/personeelsvervoer of nieuwe ontwikkelingen als ANWB Automaatje. Er wordt allereerst ingezet op een fijnmazige openbaar vervoer-oplossing die de wijken Hornmeer, Stommeer en Aalsmeer Dorp met elkaar verbindt en het streven is ook om Nieuw-Oosteinde en grotere woon/verzorgingshuizen aan te doen. Aalsmeer kent tenslotte lange linten/lintbebouwing langs wegen waar geen (hoogfrequente) bus rijdt. Gekeken wordt of voor dit soort gebieden ook 'vervoer op maat' een optie biedt en financieel haalbaar is.

Door in te zetten op sneller regionaal busvervoer zijn de afgelopen jaren niet alleen buslijnen, maar ook enkele bushaltes verdwenen, dit kan leiden tot een grotere reisafstand naar een bushalte. Het is daarom extra belangrijk om de bushaltes die er nog zijn goed bereikbaar te maken voor iedereen en er moeten, indien hier ruimte voor is, voldoende (diefstalbestendige) stallingsfaciliteiten zijn voor fietsen. Het moet er bij voorkeur comfortabel (beschut) wachten zijn, er moet drempelvrij ingestapt kunnen worden en onderzocht wordt of er bij de drukste haltes en haltes nabij de grote werklocaties voorzieningen als fietskluizen, pakketwanden en deelfietsen[1] toegevoegd kunnen worden.
Belangrijk is om te kijken of het aantal haltes met deelfietsen voor de zogenaamde "last mile" uitgebreid kan worden, mogelijk ook in combinatie met een werkgeversaanpak bij de belangrijkste werklocaties.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang dat er vanaf het begin een goede aansluiting op het openbaar vervoer is. Sowieso moeten de loop- en fietsroutes naar de openbaar vervoer-haltes goed zijn, maar er kan ook met de VRA overlegd worden over mogelijk nieuwe haltes of het opwaarderen van bestaande haltes met meer voorzieningen. Dit geldt bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de Oosteinderdriehoek: hier moet goed gekeken worden hoe de nieuwe wijk aangesloten kan worden op het bestaande en mogelijk ook toekomstige openbaar vervoer. In de in 2020 uitgevoerde studie Bosrandweg/Fokkerweg is aangegeven dat mogelijk kan worden gekomen tot een betere regionale openbaar vervoer-verbinding vanaf Amstelveen-Zuid (Sacharovlaan), Nieuw-Oosteinde Noord, via de Bosrandweg (Oosteinderdriehoek, Schinkelpolder) naar Schiphol.

Door de Covid-19 pandemie heeft het openbaar vervoer het (tijdelijk) zwaar gekregen: een tijdlang mocht niet of nauwelijks met het openbaar vervoer gereisd worden en dat heeft gezorgd voor een toename van het auto- en fietsgebruik. Nog niet duidelijk is of de oude (en nieuwe) openbaar vervoer-reizigers het openbaar vervoer wel weer weten te vinden en hoe het openbaar vervoer zicht ontwikkelt, daarom gaat hier in de geplande update van de Mobiliteitsagenda in 2024/2025 naar

[1] *In Aalsmeer en Amstelveen zijn, als onderdeel van de openbaar vervoer-concessie, al deelfietsen geplaatst. In Aalsmeer op de halte Hortensiaplein.*

gekeken worden.

De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden

De autobereikbaarheid van Aalsmeer en omgeving is van groot belang. De auto is het meest gebruikte vervoermiddel in Aalsmeer en de verwachting is dat dit ondanks het stimuleren van andere modaliteiten zo zal blijven. Het is daarom van belang dat de bereikbaarheid per auto op orde blijft en dat al dan niet verwachte knelpunten worden opgepakt en waar mogelijk verbeterd. Dit betekent dat we voor de auto inzetten op de regionale bereikbaarheid om Aalsmeer goed te kunnen ontsluiten op provinciale wegen en rijkswegen en kijken naar de lokale bereikbaarheid als het gaat om verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid. Daarnaast zetten we in op een totale autobereikbaarheid van Aalsmeer, door te kijken hoe we andere modaliteiten aantrekkelijker kunnen maken en door ze zo veel mogelijk buiten de spitstijden te laten reizen, het zogenaamde beter benutten van de infrastructuur. Dit wordt verder uitgewerkt in het derde uitgangspunt.



De regionale autobereikbaarheid is de afgelopen jaren verbeterd door de aanleg van de N201. De N201 vormt de belangrijkste oost-west verbinding, met de N231 (Legmeerdijk-Bosrandweg) als alternatief en als omleidingsroute wanneer bijvoorbeeld de Waterwolftunnel afgesloten is. De N231 en de Aalsmeerderweg vormen de belangrijkste noord-zuidroutes.

Daar tegenover staat dat de voormalige provinciale weg N196, nu de Burgemeester Kasteleinweg, is afgewaardeerd en geen doorgaande functie meer kent. Ook zien we dat de N231-Zuid, in een situatie van autonome groei naar 2030 toe, mogelijk te weinig capaciteit heeft om verkeer naar en met name vanuit Kudelstaart goed te kunnen ontsluiten op de kruispunten met de Bachlaan, de Mijnsherenweg en de Hoofdweg. Met geplande ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied zal dit verder toenemen. Van belang in dit kader is bijvoorbeeld dat in overleg met Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Uithoorn en regio Holland-Rijnland wordt gekeken naar oplossingen. doorstroming van en om de N231, oftewel het inzetten op routes die we geschikt achten voor de auto. We willen een robuuste en verkeersveilige ontsluiting en willen ontmoedigen dat verkeer uitwijkt naar routes zoals de route langs de Kudelstaartseweg-Stommeerweg-Van Cleeffkade.

De komende jaren vinden een aantal grote projecten plaats die de (lokale) bereikbaarheid van Aalsmeer verder veranderen, zoals de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg en de verlengde Molenvlietweg en de aanpassing van de Middenweg. Deze wegen zijn belangrijk voor een goede ontsluiting van lokaal verkeer op het bestaande hoofdwegennet. Daarnaast worden in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte wegen benoemd die in de periode van 2021-2024 worden opgepakt, zoals de Ambachtsheerweg, Rietwijkeroordweg-Noordpolderweg en een reconstructie van de Machineweg. Hiervan vindt jaarlijks een

actualisatie plaats. Zo houden we ook de lokale wegen op orde. Door verandering van de functie van wegen, zoals de Burgemeester Kasteleinweg, en de vele werkzaamheden die nu en de komende jaren nog plaatsvinden, zien we dat er nu nog veel verkeer op lokale wegen zit die niet geschikt worden geacht om een dusdanige hoeveelheid verkeer te verwerken. Het doorgaande verkeer ten opzichte van Aalsmeer en Kudelstaart is inmiddels wel grotendeels naar de N201 verplaatst, maar over de Burgemeester Kasteleinweg en de Aalsmeerderbrug reed en rijdt ook veel verkeer met een herkomst of bestemming in Aalsmeer en Kudelstaart. Door de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg wijkt dit verkeer uit naar lokale alternatieve routes. Voor hen is omrijden via de N201 en de N231 lang niet altijd een interessant alternatief, zeker niet op het moment dat de N231-zuid te weinig capaciteit kent en filevorming tot gevolg heeft in de spitsen. De projecten die nu in uitvoering zijn en op stapel staan de komende jaren, hebben invloed op de bereikbaarheid van Aalsmeer. Na afronding van de verschillende werkzaamheden zal blijken hoe het verkeer zich uiteindelijk gaat verplaatsen, waar bestaande knelpunten zwaarder worden belast en waar nieuwe knelpunten ontstaan (ook met betrekking tot verkeersveiligheid) en of dit vraagt om aanvullende maatregelen. Op het moment dat de “nieuwe” wegenstructuur staat, maar uiterlijk in de evaluatie die gepland staat voor 2024-2025, volgt een update.



We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken

Aalsmeer is een bedrijvige gemeente met veel werkgelegenheid, dit zorgt voor veel transportbewegingen. Het zijn niet alleen de zware vrachtwagens van de veiling, de kassen, de scheepsbouw en hieraan gelieerde bedrijvigheid die door Aalsmeer rijden, maar het gaat ook om bevoorrading van winkels en horeca en het bezorgen van pakketten aan huis. De logistieke stromen mogen niet leiden tot doorstromingsproblemen en voorkomen moet worden dat (zware) logistiek door de woongebieden gaat, dit beïnvloedt de leefkwaliteit negatief.

Zware transportbewegingen

Voor de grote stromen, de zware transportbewegingen, is de afgelopen jaren door de aanleg van de N201 een betere, meer betrouwbare en minder overlastgevende regionale verbinding ontstaan. De voorkeursroute van het zware transport richting de snelwegen A4 en A9 is via de N201. Mocht de Waterwolftunnel vanwege een calamiteit of vanwege onderhoud dicht zijn , dan is er de alternatieve route via de Legmeerdijk en de Bosrandweg (N231) naar de A9. Er wordt gestimuleerd om de vrachtwagens

via de N201 te laten rijden. Vanaf het terrein van Royal Flora Holland wordt de verbinding met de N201 bijvoorbeeld verder versterkt door de aanleg van de Ongestoord Logistieke Verbinding en door afwaarderen van de Burgemeester Kasteleinweg is doorgaand verkeer over de oude N201 niet meer mogelijk. Er is echter ook vrachtverkeer dat in Aalsmeer of Kudelstaart zelf moet zijn en deze bewegingen moeten ook niet tot overlast leiden in de vorm van congestie, hinder en verminderde verkeersveiligheid. Hier ligt een rol voor ons om deze wegen veilig te houden, maar ook van de ondernemers zelf om het transport efficiënter te maken.
Er lopen op regionale schaal verschillende trajecten om de logistieke bereikbaarheid te verbeteren, hier werkt Aalsmeer actief aan mee. Bij het MRA-traject Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant zijn bijvoorbeeld Aalsmeerse bedrijven betrokken. Door het breed delen van logistieke data wordt in dit traject real-time doorgegeven wanneer de meeste transportstromen plaatsvinden en vervolgens kunnen slimme verkeersregelinstallaties het vrachtverkeer meer voorrang geven op de N201-route. Dit leidt tot stimuleren om de N201 te gebruiken, betere doorstroming in Aalsmeer en minder overlast en tijdverlies. Vanuit hetzelfde traject wordt gekeken of er in de MRA een modal shift mogelijk is van goederenvervoer over de weg naar vervoer over het spoor en het water. Voor Aalsmeer houdt dit concreet in dat gekeken wordt wat de potentie van de Ringvaart om de Haarlemmermeer is voor de logistiek. Dit kan kansen opleveren voor bedrijven die direct aan de Ringvaart gevestigd zijn als aan bedrijven in de nabijheid, bijvoorbeeld op Green Park. Samen met het bedrijfsleven wordt gekeken wat deze kansen zijn en hoe deze concreet gemaakt kunnen worden. Tenslotte wordt er op landelijke schaal onderzoek gedaan naar de Hyperloop / Cargoloop: een nieuwe snelle manier van vervoer van goederen door een buis die boven en/of onder de grond wordt aangelegd. De route Aalsmeer-Schiphol-Westland is een concreet te onderzoeken route binnen dit traject.

Stadslogistiek

Op het vlak van de stadslogistiek heeft de Covid-19 pandemie een reeds lopende trend versneld: het aantal pakketbezorgingen aan huis is sterk gegroeid. Dit leidt tot veel extra verkeersbewegingen en mogelijke congestie in de smalle woonstraten. Daarnaast zorgt bevoorrading van winkels en horeca ook voor overlast. Om de gevolgen hiervan te verminderen heeft Aalsmeer in 2019 de MRA Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) ondertekend. In dit traject wordt gekeken hoe de stadslogistiek zo schoon mogelijk kan worden: niet alleen met schonere voertuigen, maar ook met minder transportbewegingen en slimme oplossingen. Zo kan samen met het bedrijfsleven en Amstelveen en Uithoorn en Holland-Rijnland gemeenten gekeken worden naar de kansen voor een regionale (stads)logistiek hub, bijvoorbeeld op het terrein van Royal Flora Holland of op Green Park om vanuit daar de gemeenten te bevoorraden. Daarnaast wordt er gekeken naar het realiseren van pakketwanden en pakketophaalpunten in de gemeente, bijvoorbeeld bij winkelcentra, belangrijke openbaar vervoer-haltes of in grote gebiedsontwikkelingen als de Oosteinderdriehoek. Deze ontwikkelingen zorgen voor bundeling van de logistieke stromen en voor een verlaging van het aantal (transport)bewegingen.




Aalsmeer
Centrum
Kudelstaart 2
Leimuiden 7
Uithoorn 6
Amstelveen 11

5

Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk

De verkeersveiligheid van Aalsmeer staat onder druk. Het wordt drukker, er komen nieuwe vervoermiddelen in het verkeer en de bevolking van Aalsmeer wordt ouder. Ook de komende jaren vinden er nog grote werkzaamheden in Aalsmeer plaats waardoor omleidingsroutes niet uit te sluiten zijn. Hoe zorgen we voor de verkeersveiligheid van Aalsmeer en hoe houden we Aalsmeer voor alle vervoerwijzen bereikbaar tijdens werkzaamheden?

Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050

Iedereen moet kunnen reizen van, naar en binnen Aalsmeer op een verkeersveilige manier, zodat iedereen op een prettige manier deel kan nemen aan het verkeer. Daarbij wordt specifieke aandacht gevraagd voor kwetsbare vervoerwijzen, het wandelen en fietsen, maar ook kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals jongeren en ouderen. Hoewel het aantal slachtoffers met letsel is afgenomen in de afgelopen jaren in Aalsmeer, zien we nog steeds veel ongevallen gebeuren onder kwetsbare vervoerwijzen en verkeersdeelnemers.
Dit komt overeen met landelijke trends en specifiek voor Aalsmeer vraagt de verwachtte vergrijzing extra aandacht.
In samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en de daaronder liggende gemeenten is gewerkt aan een Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (hierna: RAV 2030). De RAV2030 is een regionale uitwerking van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV 2030), waarin een hoge ambitie is opgenomen: nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050.

De aanpak van verkeersveiligheid verandert: van een reactieve aanpak naar een actieve aanpak van verkeersveiligheid. Op basis van inzichten in de risico's in het verkeer wordt ingezet op maatregelen om zowel de kansen op een ongeval als de gevolgen ervan te verkleinen. Om de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in Aalsmeer te vergroten, zetten we in op de actieve modaliteiten op 50 km/uur en 30 km/uur-wegen. Het verkeersveilig inrichten van kruispunten en wegen nemen we preventief mee bij reconstructies, proactief als wegen niet voldoen aan de richtlijnen en reactief als blijkt dat ergens toch meerdere ongevallen gebeuren ondanks een goede weginrichting. In het kader van preventief betekent dit dat we bij projecten rekening houden met de kwetsbare vervoerwijzen, als de fiets om bijvoorbeeld daar waar mogelijk vrijliggende fietspaden aan te leggen en te werken aan vergevingsgezinde fietspaden. Daarnaast geven we nadrukkelijke aandacht en voorrang aan langzaam verkeer en kijken we bij de herinrichting van een kruising of wegvak hoe we de fietser en voetganger zoveel als mogelijk voorrang kunnen geven. Recent voorbeeld hiervan is de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg, waar diverse rotondes zijn aangelegd ten behoeve van de fietser en de voetganger. Ook bij de reconstructie Machineweg geven we voorrang aan de actieve modaliteiten.

Daarnaast zien we dat wegen en fietspaden steeds drukker worden en dat er steeds meer verschillende vervoerwijzen op de weg en op het fietspad te vinden zijn, zoals de groei van het aantal elektrische fietsen, maar ook de komst van de speed pedelec en in de nabije toekomst mogelijk de (elektrische) step. Al deze nieuwe ontwikkelingen en vervoerwijzen kennen nog geen concrete oplossingsrichtingen hoe we om kunnen gaan met de heterogeniteit op de weg en op het fietspad. Vanuit het RAV 2030 wordt gekeken naar nieuwe oplossingsrichtingen. Aalsmeer trekt hierin dus op met de regio. Belangrijke aandachtspunten blijven de relatief smalle fietspaden in Aalsmeer die weinig ruimte tot verbreding kennen.

Maatwerk is nodig om de weginrichting en de (gepaste) snelheidslimiet op elkaar aan te sluiten, net als maatwerk voor drukke 30 km/uur-wegen. Landelijk is de weg ingeslagen om toe te werken naar steeds meer (of standaard) 30 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom. Met name voor wegen met gemengd verkeer, waar geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden biedt dit een kans om de verkeersveiligheid op deze wegen te verhogen. Aalsmeer kent veel wegen waar de ruimte beperkt is en er daardoor menging van verkeer plaats vindt. Van belang in deze afweging is wel dat het (regionaal) openbaar vervoer wel door moet kunnen rijden, dus liefst op 50 km/uur-wegen. Zoals benoemd in uitgangspunt 2, wordt er de komende jaren nog hard getimmerd aan de weg en zal blijken hoe het verkeer uiteindelijk gaat circuleren. Daar waar mogelijk willen we op sommige wegen de auto faciliteren, waar we ze

op andere routes juist willen ontmoedigen. Het ontmoedigen van lokale routes kan onder andere worden gedaan door de maximumsnelheid te verlagen op deze routes en het dus een aantrekkelijker verblijfsgebied te maken voor iedereen. Mogelijke voorbeelden van wegen die hiervoor in aanmerking komen zijn de Hortensialaan, de Ophelialaan, of bijvoorbeeld de route vanaf de Van Cleeffkade-Stationsstraat-Stommeerweg.

Om verkeersveiligheid voor jonge kwetsbare verkeersdeelnemers te verhogen, streven we naar een eenduidige inrichting van de schoolzones. Een schoolzone die uniform is ingericht bij alle basisscholen draagt bij aan herkenbaarheid voor de weggebruiker en verhoogt de verkeersveiligheid rondom de scholen. In 2017 zijn bij alle basisscholen reeds Dick Bruna-borden geplaatst , toch kennen de schoolzones binnen de gemeente ook nog verschillen. We kijken bij de inrichting naar de gehele schoolomgeving en hoe de jonge kwetsbare verkeersdeelnemers op een veilige manier naar school kunnen komen. Het halen en brengen vormt hier ook onderdeel van.



Naast extra aandacht voor kwetsbare vervoerwijzen en kwetsbare verkeersdeelnemers in de infrastructuur, blijven educatie en campagnes een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheid. Zo kunnen alle basisscholen in Aalsmeer en Kudelstaart ieder jaar meedoen aan het praktisch verkeersexamen en vragen we in de donkere maanden aandacht voor fietsverlichting. De bevolking in Aalsmeer wordt de komende jaren gemiddeld ouder en ouderen nemen ook steeds langer deel aan het verkeer, dit vraagt mogelijk om extra aandacht. De gemeente Aalsmeer trekt hierin op samen met de andere gemeenten binnen de Vervoerregio Amsterdam.



Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen

Verkeersveiligheid speelt niet alleen een belangrijke rol als wegen eenmaal zijn aangelegd, ook komt dit aspect in belangrijke mate terug bij wegwerkzaamheden. De afgelopen jaren, maar ook de komende jaren komen er veel werkzaamheden op Aalsmeer af. Wanneer werkzaamheden plaatsvinden op het bestaande wegennet, moet verkeer worden omgeleid met het liefst zo min mogelijk extra omrijdtijd. Met de lange lintwegen die Aalsmeer kent is dit altijd een uitdaging geweest en zal dit ook een uitdaging blijven. Het omleiden van verkeer bij lintwegen leidt al snel tot ongewenst sluipverkeer door de woonwijken. Bij wegwerkzaamheden gaan we daarom aan sturen op het gebruik van hoofdwegen als omleidingsroute, deze te faciliteren en te stimuleren, zo wordt het rijden via 'sluiproutes' of door woonwijken minder aantrekkelijk. Ook hebben we meer aandacht voor de voetganger en de fiets.

De afgelopen jaren hebben we gezien dat doorstroming bij wegwerkzaamheden vaak leidend is geweest in Aalsmeer. Voor de fietser en de voetganger betekende dit nog wel eens een stuk omfietsen. Daar gaan we nu een omslag maken, er wordt eerst gedacht aan de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer, daarna komt de automobilist. Het is bijvoorbeeld denkbaar dat voor werkzaamheden aan het fietspad Zwarteweg, voetgangers en fietsers over één weghelft worden geleid en autoverkeer in éénrichting over de andere weghelft te laten rijden.

We willen tijdens werkzaamheden de bereikbaarheid (zoveel mogelijk) garanderen voor alle vervoerwijzen. Niet alleen kijken naar auto en openbaar vervoer, maar ook naar de fiets en de voetganger. Om dit te faciliteren wordt er een standaard richtlijn voor Aalsmeer opgesteld, waaraan aannemers moeten voldoen om aan de weg te werken. Ook dienen er voorafgaand aan de werkzaamheden goede afspraken te worden gemaakt met ondernemers om de bereikbaarheid van winkels en bedrijven zoveel als mogelijk te garanderen, dan wel in afstemming een oplossing te bieden zodat ondernemers toch zo goed mogelijk bereikbaar zijn.


P
Opladen
elektrische
motorvoertuigen
allego
allego
e-GOLF
NL
ZT-038-N
GH-880-N

Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar

Aalsmeer gaat groeien, meer woningen, ruimte voor bedrijvigheid en meer verplaatsingen, maar de ruimte wordt steeds beperkter. Dit vraagt naast “traditionele” ingrepen ook om innovatie. Bijvoorbeeld door ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit vroegtijdig in de planvorming te koppelen, in te spelen op slimme vormen van mobiliteit, het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden en om de ontwikkeling van de bereikbaarheid te volgen. Vanuit de klimaatdoelen en de leefkwaliteit van Aalsmeer is het ook goed om aandacht te hebben voor duurzame mobiliteit. Hoe krijgen we Aalsmeer innovatief en duurzaam bereikbaar?

Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden aan elkaar gekoppeld

Voor een goede bereikbaarheid van Aalsmeer is het belangrijk dat er slimme en vroegtijdige afstemming is tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. De groei van Aalsmeer zorgt voor minder beschikbare ruimte en in diezelfde ruimte moet de bereikbaarheid geregeld worden. Het vraagt om slimme (ruimtelijke) keuzes en belangrijke functies op goed bereikbare locaties. In gebiedsontwikkelingen is het uitgangspunt om een compleet mobiliteitsprofiel van een gebied te maken en hierbij te starten met vervoerwijzen die het minste ruimte innemen en positief zijn voor de leefkwaliteit en de gezondheid. Er wordt begonnen met de actieve modaliteiten (lopen, fietsen) en het openbaar vervoer en afgesloten met het faciliteren van de (vracht-)auto. Daarnaast kan, door het creëren van ruimtelijk nabijheid (functies dicht in de buurt) en het stimuleren van thuiswerken, het aantal vervoersbewegingen verminderd worden en deze kunnen ook korter gemaakt worden. Hiervoor zijn landelijk drie methodes ontwikkeld die de vroegtijdige koppeling van mobiliteit met ruimtelijke ontwikkelingen concreet maken. Deze methodes kunnen gebruikt worden bij stedenbouwkundige plannen en herontwikkelingsplannen.

1. STOMP-methodiek

De eerste methode is de STOMP-methodiek. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service[2] (MaaS) en Privéauto. Bij het STOMP-principe vormt de S de eerste stap, gevolgd door de T, de O, de M en tenslotte de P. Zo vormt de mens en het actief bewegen het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. In Aalsmeer geldt dit bijvoorbeeld voor het centrum en ook in het centrum van Kudelstaart is dit terug te zien. Voor langere afstanden bieden (e-)fiets en openbaar vervoer uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt in deze methode als sluitstuk.

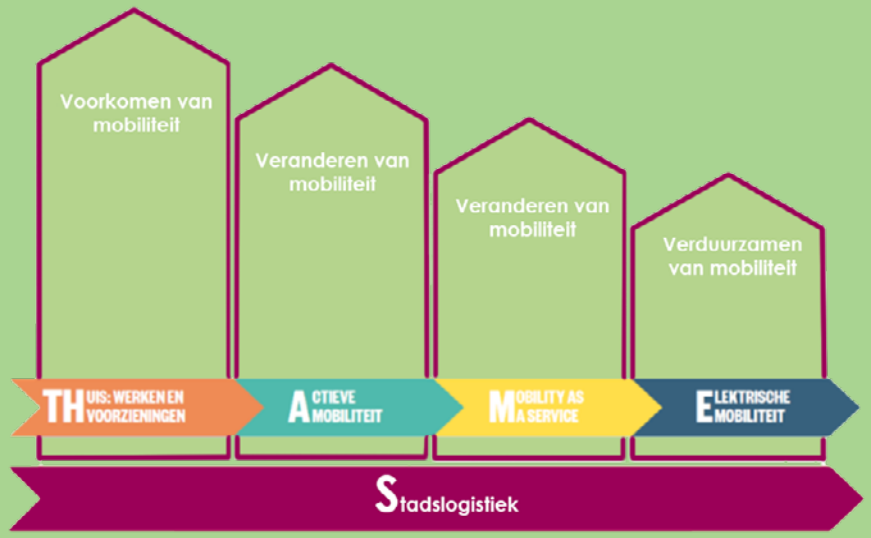


S T O M P

[2] Mobility as a Service (afgekort als MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de reizigers mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een voorbeeld hiervan is de deelauto of deelfiets.

2. ThAMES-methodiek

De tweede methode, de ThAMES-methodiek, denkt vanuit een bredere gebiedsontwikkeling en de inrichting van een stad of dorp. Deze methode helpt om gestructureerd na te denken over de transitie van mobiliteit door mobiliteit te voorkomen, te veranderen en/of te verduurzamen. De letters staan voor Thuiswerken en voorzieningen (ruimtelijke nabijheid creëren), Actieve Mobiliteit, MaaS, Elektrische Mobiliteit en Stadslogistiek.



3. Omgekeerd Ontwerpen

De laatste methode is Omgekeerd Ontwerpen. Traditioneel worden woon- en werkgebieden ontworpen vanuit de (vracht-) auto en komen pas later openbaar vervoer, fietsen en lopen aan bod. Deze methodiek gaat om van het omgekeerde: ontwerp vanuit het oogpunt van de gebruikers, zorg eerst voor goede loop-, fiets- en openbaar vervoer-voorzieningen (routes en parkeren) in de wijk of op het bedrijfsterrein en naar omliggende functies en ontwerp aan het eind pas de ruimte voor de (vracht-)auto.

In de wijkaanpak Stommeer zien we deze principes nu al terug komen. Voor deze wijkaanpak staat een verbetering van de leefbaarheid en terugdringing van (verkeers-)hinder centraal. Door een combinatie van herstructurering en geluidsadaptief bouwen ontstaan er mogelijkheden voor groene, geluidluwe binnenruimtes. Het ontwerpen van de openbare ruimte zal zich richten op het stimuleren van beweging. Dat betekent dat voetgangers, fietsers en mogelijk ook deelmobiliteit een meer centrale plek krijgen in het ontwerp.

We kijken naar slimme vormen van mobiliteit

De groei in Aalsmeer zorgt voor mogelijke knelpunten op het wegennet en de doorstroming daarvan. Het wordt daardoor simpelweg steeds drukker op de weg. De capaciteit van de weg zal niet altijd meer toereikend zijn en dat betekent dat we op andere manieren moeten gaan kijken naar mobiliteit. Door het vinden van een betere aansluiting van verschillende modaliteiten, het mogelijk toepassen van deelmobiliteit in gebieden en beter benutten van parkeerplaatsen, ontstaat voor de inwoners van Aalsmeer de mogelijkheid om op een slimme manier en afhankelijk van dag en bestemming, een keuze te maken in de vervoerwijze. Dit draagt bij aan een toekomstbestendige bereikbaarheid van Aalsmeer.

De verschillende modaliteiten kunnen op elkaar worden aangesloten en complementeren elkaar zodoende. Dit betekent dat we vroegtijdig bij ruimtelijke ontwikkelingen gaan kijken op welke manier deze aansluiting kan worden gevonden. Deelmobiliteit kan daar een rol in spelen, maar ook het verbeteren van de aansluiting bij openbaar vervoer-haltes. Het gebruik van een deelscooter of deelfiets geeft mensen de mogelijkheid om op een relatief makkelijker manier bij een openbaar vervoer-halte te komen, waarna zij hun weg verder kunnen vervolgen. Ook het faciliteren en optimaliseren van de

route voor langzaam verkeer naar openbaar vervoer-haltes en andere belangrijke functies en het voorzien in voldoende stallingen waar men de (e)-fiets veilig neer kan zetten, draagt hier aan bij. De ontwikkelingen Oosteinderdriehoek en Van Cleeffkade (TV Studio's) bieden bijvoorbeeld aanknopingspunten en kansen om op deze wijze mogelijke knelpunten voor te zijn en bij te dragen aan een schoon, leefbaar en duurzaam Aalsmeer.

Ondanks dat de auto nog steeds een grote rol speelt in Aalsmeer leveren de huidige, in 2016 vastgestelde, parkeernormen in deze tijd knelpunten op. De ruimtelijke ontwikkelingen in Aalsmeer zorgen voor een groei op het regionale wegennet. We zien dat de vraag naar woningen toe neemt voor starters op de woningmarkt en dat deze woningen veelal een kleiner oppervlakte kennen. Deze jonge starters hebben lang niet altijd een auto in het bezit en maken ook bewuste keuzes, wanneer voorhanden, voor openbaar vervoer en andere vormen van (deel-)mobiliteit. Er is daarom meer onderscheid nodig in de parkeernormen die nu worden gehanteerd. Dit vraagt om een actualisatie van de nota zodat deze past bij Aalsmeer nu, maar ook de blik vooruit heeft.

Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers

De bereikbaarheid kan verbeterd worden door nieuwe infrastructuur te realiseren, maar ook door slimmer gebruik te maken van reeds aanwezige infrastructuur. Veel congestie wordt namelijk veroorzaakt doordat in een relatief korte tijd (tijdens de spitsen) veel mensen op pad gaan. Wanneer de bestaande infrastructuur beter benut wordt, bijvoorbeeld door de belangrijkste vervoersstromen te spreiden over de dag, is nieuwe infrastructuur niet nodig en dit scheelt veel geld.

Daarnaast ligt er een kans om het gedrag van reizigers (zowel inwoners als werknemers) actief te beïnvloeden. Het gedrag van inwoners is bijvoorbeeld te beïnvloeden door actief te wijzen op de vele vervoersmogelijkheden die er in de gemeente zijn en ze te wijzen op de projecten die de komende jaren zorgen voor verbetering van de bereikbaarheid. Ook kunnen bij nieuwbouwplannen elektrische fietsen bij de woningen geleverd worden of gelijk met deelmobiliteit begonnen worden. Om werknemers van en naar Aalsmeer te verleiden anders dan met de auto naar het werk te reizen, is een rol weggelegd voor de ondernemers. Ondernemers kunnen, individueel of in groepsverband, afspraken met hun werknemers maken om bijvoorbeeld meer met de (e-)fiets of het openbaar vervoer naar het werk te reizen of meer thuis te werken. Bij nieuwe bedrijfsterreinen of een nog verder te ontwikkelen terrein als Green Park kan gekeken of er collectief afspraken gemaakt kunnen worden over vervoermanagement en ook bijvoorbeeld deelfietsen bij de dichtstbijzijnde openbaar vervoer-haltes. Trajecten die de ondernemers hierin kunnen ondersteunen zijn Breikers en Groot Schiphol Bereikbaar[3]. Samen met de Ondernemersvereniging Aalsmeer en bedrijven in de Schiphol-regio wordt gekeken hoe ondernemers bij kunnen dragen aan de bereikbaarheid van Aalsmeer. Dat kan via de genoemde trajecten, bijvoorbeeld via een Gebiedsaanpak. We zetten dus in stimuleren van de kansen die diverse modaliteiten in zich hebben.

[3] Breikers is een stichting die kosteloos advies geeft aan bedrijven in de MRA om te komen tot meer duurzame mobiliteit, zie www.wijzijnbreikers.nl. Groot Schiphol Bereikbaar is een samenwerkingsverband die zorgt voor een duurzame bereikbaarheid van het Schiphol-gebied, zie www.grootschipholbereikbaar.nl.

We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten

Een aantal zaken die benoemd zijn in de mobiliteitsagenda zijn onzeker. We weten niet wat uiteindelijk de effecten zullen zijn van Covid-19 op het wegennet, maar met name op het gebruik van het openbaar vervoer. En met de vele ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur is het afwachten hoe het verkeer zich uiteindelijk gaat verplaatsen in Aalsmeer. Daarnaast zorgt de groei van Aalsmeer voor mogelijke knelpunten op de weg en in doorstroming. We zetten in de mobiliteitsagenda in op alternatieven voor de auto, zoals de fiets. Om alle ontwikkelingen goed in de gaten te houden betekent dit dat we gaan monitoren. Jaarlijks worden er op tellingen gehouden om de intensiteiten te meten op de doorgaande autowegen. Hiermee kunnen we de ontwikkeling van de weg in kaart brengen. Daarnaast gaan we fietsers tellen op de doorgaande fietsroutes en kijken we naar het aantal in- en uitstappers bij de openbaar vervoer-haltes. In 2024-2025 volgt een evaluatie waarin we kijken hoe mobiliteit zich in de komende jaren ontwikkeld heeft.



Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer

Het streven is om Aalsmeer schoon, duurzaam en leefbaar te maken door in 2040 een fossielonafhankelijke gemeente te zijn. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol en kan zorgen voor minder uitstoot, als ook meer gezonde beweging door het stimuleren van de actieve modaliteiten en draagt op deze wijze dus bij aan de gezondheid van de bewoners van Aalsmeer, als ook de leefkwaliteit van en in de gemeente. De landelijke in het Klimaatakkoord vastgelegde ambities, die Aalsmeer nastreeft, stellen dat de CO2 uitstoot in 2050 met 95 procent verminderd is ten opzichte van 1990. In november 2021 is tijdens de Klimaattop in Glasgow besloten dat 15 landen, waaronder Nederland, er naar streven om vanaf 2040 alle nieuwe vrachtwagens en bussen zonder uitlaatgassen in hun land te laten rijden. Voor logistiek over water en de vaarrecreatie moet gekeken worden naar nieuw (regionaal) beleid met betrekking tot fossielvrij varen, dit wordt vanuit Duurzaamheid opgepakt. Met het inzetten op duurzame mobiliteit dragen we bij aan het behalen van de klimaatdoelen. Om uitvoering te geven aan deze ambities, is inzet nodig van alle inwoners en ondernemers in Aalsmeer, en daarnaast ondersteuning van de Rijksoverheid.

Eén van de manieren waarop Aalsmeer bij kan dragen aan deze ambities is het bevorderen van het gebruik van elektrisch vervoer, zowel voor de auto als het vrachtvervoer. De aanvraag van laadpalen in Aalsmeer heeft de afgelopen jaren een vlucht genomen en zal naar verwachting snel verder toenemen. De totale kosten voor het bezit en gebruik van een personenauto komen in de komende jaren lager te liggen voor elektrische auto's, dan voor de traditionele auto's op benzine en diesel. Ook zorgt het gebruik van elektrisch vervoer, als vervanging van de traditionele auto's voor een reductie van de uitstoot van de uitstoot van broeikasgassen en draagt daarmee dus bij aan de gezondheid en leefkwaliteit van Aalsmeer. Als gemeente stimuleren we daarom het gebruik en aanvragen van

laadpalen, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarnaast de behoefte voor het toepassen en gebruik van elektrisch vervoer worden meegenomen om de mogelijke vraag hiervoor op te vangen. Door slimme ruimtelijke ordening kan tenslotte gestuurd worden op het gebruik van duurzame vervoersopties en kan worden ingezet op het realiseren van een modal shift naar duurzame mobiliteit, om zodoende te zorgen voor een reductie van emissies van het wegverkeer.

Om de juiste infrastructuur hiervoor voor handen te hebben om de toenemende vraag op te vangen, is het van belang dat de capaciteit toereikend is. De toenemende vraag kan tot gevolg hebben dat de druk op het bestaande elektriciteitsnet toeneemt. Om een beeld te krijgen van wat er op Aalsmeer af komt voor wat betreft mogelijke knelpunten, gaan we werken aan een plankaart voor elektrisch vervoer. De kaart laat zien wat er mogelijk is binnen het bestaande netwerk en wat er zou moeten gebeuren om in de toekomst te kunnen voldoen aan de vraag die op ons af komt. In deze plankaart worden



ook de mogelijkheden meegenomen voor potentiële locaties voor snellaadstations. Daarnaast dient er afstemming plaats te vinden met netbeheerder Liander. Zij dragen zorgen voor een betrouwbaar en toekomstbestendig elektriciteitsnet. Als gemeente vindt er daarom steeds intensiever overleg plaats met de netbeheerder om deze ontwikkelingen die op ons af komen af te stemmen en knelpunten te voorkomen. Het is nog onzeker in hoeverre waterstof zich door gaat ontwikkelen als belangrijke brandstof. Mogelijk dat dit nog om actie gaat vragen.

In uitgangspunt 1 is ingegaan om het slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer. Er worden echter ook mogelijkheden onderzocht om het vrachtvervoer verder te verduurzamen. Het programma MRA-elektrisch is bijvoorbeeld met Royal Flora Holland in gesprek om te kijken wat de mogelijkheden zijn voor het RFH-terrein om verder in te zetten op elektrisch vervoer. Dit kunnen we mogelijk ook bij andere terreinen gaan doen.

Ook het openbaar vervoer kan bijdragen aan de klimaatdoelen uit het Klimaatakkoord, de Vervoerregio Amsterdam is hiervoor aan zet. Conform de afspraken in het Klimaatakkoord zijn vanaf 2030 alle bussen die worden ingezet voor openbaar vervoer emissievrij, vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen emissievrij. Dit komt voort uit het Bestuursakkoord Zero-Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus dat in 2016 is ondertekend. Daarnaast wordt er gewerkt aan een uitbreiding van dit akkoord, waarbij gekeken wordt naar zero-emissie doelgroepenvervoer. Er ligt een ambitie om in 2025 al het doelgroepenvervoer emissievrij aan te besteden.


01
02
03
04
05
06
07
09
10
11
12
13
14

7

Totaaloverzicht acties Mobiliteitsagenda

In dit hoofdstuk worden de acties uit de vorige hoofdstukken per uitgangspunt overzichtelijk op een rij gezet. Zo is duidelijk te zien wat de acties zijn, met wie de acties opgezet gaan worden en wat de looptijd is. Dit is in deze vorm een eerste aanzet tot een Uitvoeringsagenda.

7.1 Acties in tabelvorm

In deze paragraaf worden de acties per Uitgangspunt en per doelstelling overzichtelijk op een rij gezet.

Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar

Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.1	Aansluiten bij en medewerking verlenen aan regionale bereikbaarheidstrajecten als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA en toekomstige regionale trajecten.	Rijksoverheid, MRA, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, buurgemeenten	Voortdurend
1.2	Jaarlijks overleg met Holland-Rijnland om regionale bereikbaarheid van en naar Zuid-Holland te bespreken.	Samenwerkingsverband Holland-Rijnland	Jaarlijks
1.3	In (gemeentelijke) startnotities van bereikbaarheidsvraagstukken en gebiedsontwikkelingen van de brede mobiliteit uitgaan als basis en specifieke uitspraken per modaliteit en tussen modaliteiten doen bijvoorbeeld door een Mobiliteitsparagraaf of (bij grote projecten) een Mobiliteitsprogramma van Eisen te maken	Marktpartijen	Voortdurend
1.4	In update Mobiliteitsagenda Aalsmeer een "Categoriseringsplan Modaliteiten Aalsmeer" opnemen	-	2024-2025

We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.5	Uitvoering loopprojecten Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP)	-	Voortdurend
1.6	Verkenning naar kwaliteit looproutes naar de belangrijkste Aalsmeerse bestemmingen als winkels, verzorgingscentra en OV-haltes	Vervoerregio Amsterdam (routes naar OV-haltes)	2022-2023
1.7	Aanpak trottoirs en aanleg (dementievriendelijke) wandelroutes in wijken waar veel senioren en mensen met een beperking wonen en specifiek rond verzorgingstehuizen	Wijkraden, verzorgingstehuizen	2022-2024

We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.8	Uitvoering fietsprojecten Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP)	-	Voortdurend
1.9	Verbetering MRA- en regionale fietsroutes, inclusief verlenging MRA-route Amsterdam-Aalsmeer tot Kudelstaart en aansluiting op Holland-Rijnland	Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland	2022-2024
1.10	Onderzoek naar langzaam verkeer verbinding Ringvaart	Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam	2022-2024
1.11	Verbeteren fietsparkeren (stallingsfaciliteiten) bij belangrijke bestemmingen	Vervoerregio Amsterdam	2022-2024
1.12	Verbetering fietsbereikbaarheid én fietsbaarheid bij herontwikkeling bedrijventerreinen	Bedrijventerreinen, ondernemers	2022-2024

We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.13	Bij reactie op (jaarlijkse) vervoerplannen van de openbaar vervoer-concessiehouder inzetten op zowel regionale als lokale bereikbaarheid per openbaar vervoer, kwaliteitsniveau minimaal vergelijkbaar met niveau vóór Covid-19 openbaar vervoer-netwerk;	Vervoerregio Amsterdam, concessiehouder	Jaarlijks
1.14	Fijnmazigheidsoplossingen voor wijken en lintbebouwing Aalsmeer: vervaardigen dekkingskaart en starten pilots	Vervoerregio Amsterdam, concessiehouder	2022-2024
1.15	Onderzoek naar kwaliteitsverbetering belangrijkste openbaar vervoer-haltes en haltes nabij de belangrijkste werkgebieden, inclusief last mile oplossingen bedrijven nabij R-net haltes/werkgeversaanpak	Vervoerregio Amsterdam	2022-2024
1.16	Onderzoek naar verbetering openbaar vervoer-bereikbaarheid Nieuw-Oosteinde Noord en Oosteinderdriehoek met Schiphol via Bosrandweg	Vervoerregio Amsterdam, concessiehouder, Provincie Noord-Holland	2023-2024
1.17	Onderzoek naar verbinden OV-concessie Amstelland-Meerlanden met OV-Concessie Zuid-Holland-Noord	Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, Provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland, concessiehouders	2022-2023

De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.18	Uitvoering wegprojecten Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP)	-	Voortdurend
1.19	Monitoren verkeerstromen voor regionale en lokale bereikbaarheid	Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, openbaar vervoer-concessiehouders	2022-2025

We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.20	Participeren in regionale MRA trajecten als Connected Transport Corridors Amsterdam	MRA, ondernemers	Voortdurend
1.21	Onderzoek naar kansen van transport over water (Ringvaart, Oosteinderweg, Green Park)	MRA, Gemeente Haarlemmermeer, ondernemers, Vervoerregio Amsterdam	2022-2023
1.22	Participeren in onderzoek Hyperloop / Cargoloop	Cargoloop	2022-2024
1.23	Uitwerken MRA Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES), bijvoorbeeld met onderzoek naar regionale (stads)logistieke hub	Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, ondernemers	2022-2024
1.24	Realiseren pakketwanden en pakketophaalpunten	Leverancier pakketwanden, ondernemers	Voortdurend

Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk

Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
2.1	Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030	Vervoerregio Amsterdam	Voortdurend
2.2	Onderzoek naar 50-30 binnen de bebouwde kom	Vervoerregio Amsterdam, OV-concessiehouder (Connexxion)	Voortdurend
2.3	Eenduidige inrichting schoolzones	Scholen	2022-2023
2.4	Continueren verkeerseducatie- en campagnes	Vervoerregio Amsterdam	Voortdurend

Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
2.5	Standaard richtlijn wegwerkzaamheden opstellen	-	2022

Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar

Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden vroegtijdig in de planvorming aan elkaar gekoppeld			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.1	In Startnotities en Gebiedsvisies ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit vroegtijdig koppelen en gebruik maken van de methodes STOMP, THAMeS en/of Omgekeerd Ontwerpen	-	Voortdurend

We kijken naar slimme vormen van mobiliteit			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.2	Actualisatie parkeernormen	-	2022
3.3	Onderzoek naar mogelijkheden deelmobiliteit (auto, scooter en fiets)	Aanbieders deelmobiliteit, Vervoerregio Amsterdam	Voortdurend

Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.4	Bij mobiliteitsvraagstukken inzetten op Beter Benutten van de bestaande infrastructuur	-	Voortdurend
3.5	Gedragsbeïnvloeding inwoners: wijzen op huidige en toekomstige vervoersmogelijkheden en e-fiets bij nieuwe woningbouwontwikkelingen	Ontwikkelaars	Voortdurend
3.6	Inzet parkmanagement bij nieuwe bedrijfsterreinen en bij Green Park	Ontwikkelaars, ondernemers	Voortdurend
3.7	Vergroten rol ondernemers in bereikbaarheid Aalsmeer: Inzet Breikers en Groot Schiphol Bereikbaar	Ondernemersverenigingen Aalsmeer, Breikers, Groot Schiphol Bereikbaar	Voortdurend

We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.8	Monitoring ontwikkelingen mobiliteit Aalsmeer (fiets, auto en openbaar vervoer)	Vervoerregio Amsterdam	Voortdurend
3.9	Verkeerstellingen op vaste telpunten	-	Jaarlijks

Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.10	Aanbieden van voldoende laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen	Leveranciers	Voortdurend
3.11	Monitoring behoefte aan laadvoorzieningen met behulp van een Plankaart Elektrisch Vervoer	-	2022
2.12	Onderzoek naar wens en mogelijkheid snellaadstations	-	2022-2023
3.13	Onderzoek mogelijkheden elektrificatie RFH	Royal Flora Holland, MRA-elektrisch	2022-2023


JAN DE RIJK
LOGISTICS

8 Borging en evaluatie

De vaststelling van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer als beleidsstuk leidt niet automatisch acties. De Mobiliteitsagenda moet zowel intern als extern geborgd worden om daadwerkelijk uitgevoerd te worden. De Mobiliteitsagenda is een adaptief, flexibel document, hoe houden we de ontwikkelingen bij en wanneer gaan we over tot evaluatie?

8.1 Borging van de Mobiliteitsagenda

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer geeft aan hoe Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar wordt. Maar met vaststelling van de Mobiliteitsagenda zijn we er nog niet. Hoe zorgen we ervoor dat de Mobiliteitsagenda zowel intern als extern gaat landen en we tot uitvoering komen?

Interne borging

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer is begin 2022 vastgesteld, vlak voor de Gemeenteraadsverkiezingen. Hiermee heeft de oude Raad de richting bepaald en is het aan de nieuwe Raad om te bepalen hoe hier uitvoering aangegeven gaat worden. De Mobiliteitsagenda biedt input voor de verkiezingsprogramma's van de partijen en uitwerkingen zullen uiteindelijk landen het Collegeakkoord en in het College Uitvoeringsprogramma.
In 2022 wordt vervolgens gewerkt aan een eerste Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsagenda Aalsmeer en wordt financiering geregeld. In de periode 2022-2026 wordt gewerkt aan een Omgevingsvisie voor Aalsmeer. De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vormt één van de bouwstenen van deze visie.

Externe borging

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vormt de Aalsmeerse beleidsinput voor lopende regionale trajecten als de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA, het Rijk-regio bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en regionale trajecten op het vlak van logistiek. Dit geldt ook voor toekomstige trajecten.
In het vorige hoofdstuk staan bij veel acties de Rijksoverheid, Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland als externe partners genoemd. Voor veel projecten en trajecten zijn wij mede-afhankelijk van de (financiële) steun van deze partijen. Het is daarom ook van belang dat de Aalsmeerse projecten (uiteindelijk) gaan landen in hun uitvoeringsprogramma's. Bijvoorbeeld in het MIRT of het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de VRA.

8.2 Evaluatie

De ontwikkelingen van de mobiliteit van Aalsmeer zijn de komende jaren onzeker: niet alleen zijn de exacte gevolgen van de nieuwe weginfra-projecten en de nieuwe openbaar vervoer-routes en -haltes onbekend en is nog onzeker welke nieuwe vervoersvormen er op de weg komen, maar ook de gevolgen van de Covid-19 pandemie (terugloop gebruik openbaar vervoer, thuiswerken, mobiliteitstransitie) zijn nog niet exact te voorspellen. De Mobiliteitsagenda is daarom een adaptief document waar we nieuwe opgaven makkelijk in op kunnen pakken en er is reeds een grote evaluatie (met mogelijk een update) voorzien rond 2024/2025. In deze evaluatie worden de Aalsmeerders (inwoners, ondernemers en organisaties) net als bij de totstandkoming van de Mobiliteitsagenda actief betrokken.

Ook de eerste jaren moet er actief gemonitord worden om de ontwikkeling van de bereikbaarheid in beeld te houden en dit vraagt mogelijk om bijstellingen in de Uitvoeringsprogramma's die gaan komen .

Bijlage 1: Overzicht van eerdere documenten

Analysedocument Mobiliteitsagenda Aalsmeer

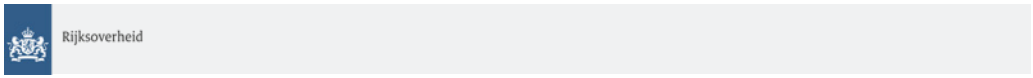
Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer



Bijlage 2: Beleidsanalyse nationaal en regionaal

Mobiliteitsbeleid staat niet op zich en is gemeentegrens-overstijgend. Het beleid is daarmee afhankelijk van het beleid van andere overheden (Rijk, provincie, Vervoersregio Amsterdam) en andere beleidsvelden en Aalsmeerse visies. In deze bijlage worden de belangrijkste nationale en regionale beleidsstukken en visies op een rij gezet.

Rijksoverheid



Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar de Tweede Kamer gestuurd. De NOVI geeft richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Op naar een land met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast. In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen, één van die belangen is het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Mobiliteit is in de NOVI sterk gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling. Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Dat vergt grote investeringen in openbaar vervoer, veilige fiets- en wandelpaden, meer groen, ontmoetingsruimte en wateropvang in de stad, en goede verbindingen met recreatiegebieden in de nabijheid van de stad. Met deze aanpak van verstedelijking wordt niet alleen het woningaanbod verbeterd, maar ook de leefomgevingskwaliteit in de stad. De beleidskeuzes voor Mobiliteit zijn gekoppeld aan de opgave 'Sterke en gezonde steden en regio's'. De belangrijkste beleidskeuzes zijn:

1. We versterken het Stedelijk Netwerk Nederland door de ontwikkeling van de stedelijke regio's te ondersteunen en te zorgen voor goede onderlinge en externe verbindingen. Verstedelijking koppelen we aan de ontwikkeling van de (ov-) infrastructuur en vindt plaats in de regio's waar er vraag is. De grote open ruimten tussen de steden behouden hun groene karakter.
2. Het Rijk hanteert een integrale verstedelijkingsstrategie. Dit is een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid, veiligheid en leefomgevingskwaliteit. Zo kunnen steden zich duurzaam ontwikkelen.
3. Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio. Toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op efficiënte wijze ingepast met oog voor beschikbare ruimte en mobiliteit. Het woningaanbod in de regio's sluit aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse.
4. Voor de bestaande bebouwing zetten we in op een integratie van stedelijke ontwikkeling en beheer om te komen tot een efficiënte aanpak van de vele opgaven daar.
5. We richten de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezonde leefstijl en maatschappelijke participatie bevordert. We verbeteren de luchtkwaliteit, zodat in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.
6. Het stedelijke mobiliteitssysteem levert een goede bereikbaarheid op. De auto, het ov, fietsen en lopen zijn onderling verknoopt. Het systeem draagt zo bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl.

Klimaatakkoord

Met de ondertekening van het Klimaatakkoord van Parijs in december 2015, het regeerakkoord uit 2017 en de doorvertaling daarvan in het Klimaatakkoord van 2019, heeft Nederland een duidelijk doel gesteld: in 2030 is de uitstoot van broeikasgassen met 49% verminderd en in 2050 met 95%, beide ten opzichte van 1990. Ook Mobiliteit heeft een rol in het akkoord. In het Klimaatakkoord zijn rond mobiliteit vier thema's met aandachtspunten benoemd, dit zijn:

1. Duurzame energiedragers

- Hernieuwbare energiedragers
- Stimuleren waterstof (realisatie waterstoftankstations)
- Duurzaam inkopen overheden

2. Elektrisch (personen)vervoer
- 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030
- Opzetten laadinfrastructuur

3. Verduurzaming logistiek
- Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025, nadenken over logistieke hubs
- Zero-emissie bouwverkeer, mobiele werktuigen en bussen
- Klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW)
- 30% reductie van de CO2-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030

4. Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets)
- 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030 door gebruik andere vervoerswijzen en flexibel werken
- Mobiliteit als dienst: deelconcepten, combineren vervoerssystemen, slim parkeren
- Stimuleren deelmobiliteit (autodelen, scooter delen)

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur (SPV 2030)

SPV 2030 kent een nul ambitie voor 2050: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid.
Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:
1. Veilige infrastructuur;
2. Heterogeniteit in het verkeer;
3. Technologische ontwikkelingen.

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers;
5. Onervaren verkeersdeelnemers.

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en het gedrag.
6. Rijden onder invloed;
7. Snelheid in het verkeer;
8. Afleiding in het verkeer;
9. Verkeersovertreders.

Provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

Provinciale Omgevingsvisie 2050, Agenda Mobiliteit

In november 2018 is de Omgevingsvisie NH2050 van de provincie Noord-Holland vastgesteld. Als beleidsuitwerking hiervan is een Agenda Mobiliteit opgesteld. In deze agenda zijn drie strategische opgaven voor de Mobiliteit bepaald:
1. Bouwen en bewegen worden in samenhang beschouwd, om zo de groei te faciliteren;
2. Er wordt gewerkt aan een klimaatbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem;
3. Alle ontwikkelingen op het gebied van Mobiliteit worden vroegtijdig en continu in het licht van de leefomgeving geplaatst.

Bij de drie opgaven vormen "samenwerking" en "gebiedsgerichte aanpak" essentiële voorwaarden. De ambitie is om te komen tot een efficiënt netwerk van Mobiliteit; efficiënt in gebruik, ruimte en energie.

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Hoe zorgen we dat de CO2-uitstoot van onze mobiliteit vergaand vermindert en we slim, schoon en veilig reizen? En dat voor zowel personen- als goederenvervoer. Deze vraagstukken uit het Klimaatakkoord werken de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente

Amsterdam uit in het Regionaal Mobiliteits- programma (RMP) Flevoland en Noord-Holland. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met gemeenten, het Rijk, milieudiensten, werkgevers en brancheverenigingen. Want alleen met elkaar – en met reizigers, vervoerders en sectoren als de industrie – kunnen we de klimaatdoelen waarmaken: 55 procent minder CO2-uitstoot in 2030 en 95 procent in 2050. De 'Menukaart duurzame mobiliteit' toont welke maatregelen hiervoor ingezet kunnen en waar deze het meeste resultaat hebben.

Vervoerregio Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

Beleidskader Mobiliteit

Het Beleidskader Mobiliteit, vastgesteld door de VRA-gemeenten in december 2017 en herbevestigd door de huidige gemeenteraden, geeft richting aan de activiteiten van de Vervoerregio Amsterdam aan hand van vijf strategische opgaven:

1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen.
2. Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid.
3. Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie.
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit.
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Dit beleidskader vormt de "paraplu" voor gemeentelijk beleid in de VRA en vormt ook de afweging voor de Investeringsagenda Mobiliteit van de VRA.

Transitieprogramma Mobiliteit

De Vervoerregio Amsterdam pakt, samen met de VRA-gemeenten de kansen op om de positieve gevolgen van de Covid-19 pandemie voor Mobiliteit (zoals thuiswerken, toename fietsgebruik en tijd- en plaatsonafhankelijk werken) vast te houden. Dit wordt gedaan middels een Transitieprogramma Mobiliteit.

Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (RAV 2030)

De RAV 2030 is een regionale uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het Rijk. Het RAV 2030 bevat de regionale koers en bevat ook feitelijke uitvoeringsmaatregelen. Deze uitvoeringsmaatregelen landen uiteindelijk in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam en vormt de regionale inzet richting het Rijk.

Bijlage 3: SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer en Koersen Mobiliteitsagenda

In het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer zijn de SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer en de 11 koersen voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer opgenomen. Deze zijn in deze bijlage als achtergrondinformatie weergegeven.

SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer

Door de huidige situatie, de algemene trends en ontwikkelingen en de ontwikkeling van Aalsmeer te combineren wordt gekomen tot een overzicht van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen. In onderstaande figuren is dit overzichtelijk op een rij gezet.

Sterktes

- Aalsmeer is strategisch gelegen in de MRA, met belangrijke woon- en werkgebieden in Aalsmeer zelf en in de directe omgeving, zorgt voor nabijheid en kortere verplaatsingen
- Goede regionale bereikbaarheid per (vracht-)auto, onder andere door nabijheid van rijkswegen en de nieuwe N201 en de OLV
- Sterke georganiseerde (lokale) economie; gespecialiseerd in (groot-)handel en dienstverlening en hieraan gerelateerde logistiek
- Goede autobereikbaarheid in Aalsmeer zelf
- Goed openbaar vervoer (R-net) netwerk voor de kernen Aalsmeer en Kudelstaart, onder andere rechtstreekse verbindingen met Schiphol, Hoofddorp, station A'dam Zuid en Amstelveen/Amsterdam
- Stijgend (e-)fietsbezit en -gebruik
- Stijgende verkeersveiligheid, lichte afname aantal ongevallen
- Verkeer zorgt niet voor overschrijding milieunormen

Zwaktes

- Beperkte uitbreidingsruimte infrastructuur voor (vracht-) auto, openbaar vervoer en actieve modaliteiten
- De lintbebouwing zorgt voor veel (interne) verplaatsingen en maakt het voor openbaar vervoer lastiger vanwege extensief bebouwd gebied
- Hoog autobezit en -gebruik, grote auto-afhankelijkheid, Aalsmeerders die in Aalsmeer werken gaan vaak met auto naar het werk
- Hoge parkeerdruk in woonwijken
- Veel logistiek (zwaar verkeer en pakketdiensten) van, naar en door de gemeente
- Aalsmeer heeft geen eigen NS-station, afhankelijk van stations in de omgeving
- Matig openbaar vervoer-gebruik
- Verminderde openbaar vervoer-bereikbaarheid Kudelstaart, lage busfrequentie tussen Kudelstaart en Aalsmeer en geen nachtvervoer
- Beperkte en gefragmenteerde routes voor de actieve modaliteiten (fietsen, (hard-)lopen) en enkele paden verkeren in slechte conditie en deze zijn ook niet altijd vrijliggend (te maken)
- Aalsmeer scoort slecht op duurzaamheidsindex

Kansen

- De verschillende gebieden in de gemeente Aalsmeer bieden kansen voor een specifieke gebiedsgerichte aanpak
- Vermindering hyperspits door toename thuiswerken en spreiding van de spits doordat bedrijven en scholen meer gespreid gaan starten
- Benutten toenemende beschikbaarheid data voor optimalisatie mobiliteitsnetwerk
- De Covid-19 crisis heeft bepaalde trends en ontwikkelingen versneld, geeft nu de kans om door te pakken en bijvoorbeeld (e-)fietsgebruik en thuiswerken verder te faciliteren
- Meer focus op mooie, rustige, groene langzaam verkeer routes, zowel lokaal als regionaal: betere kwaliteit verbindingen en betere bebording
- Betere bereikbaarheid en haltevoorzieningen R Net haltes, koppeling modaliteiten, toevoegen functies
- Kansen voor gebruik (e-)fiets en (e-)scooter, ook voor werknemers, wonen veelal in Aalsmeer of kernen direct eromheen, dit is tevens een duurzaamheidskans en vraagt rol ondernemers, al dan niet gekoppeld aan R Net (last mile)
- Versnelling R Net door nieuwe routing en halte Royal Flora Holland op de N231
- Aansluiting OV met OV-concessie Zuid-Holland-Noord
- Fijnmazigheid OV, in combinatie met lokale initiatieven
- Regionale bundeling logistiek, kansen voor logistiek over water en pakketophaalpunten
- Meer aandacht voor een gezonde levensstijl, versterkt door Covid-19
- Faciliteren duurzame mobiliteit en deelmobiliteit, versterkt leefbaarheid en kwaliteit openbare ruimte

Bedreigingen

- Sterke toename van het aantal inwoners, werkenden en reisbewegingen door ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Aalsmeer en omstreken
- Blijvende autoafhankelijkheid, ook jongeren geven voorkeur aan de auto
- Grote autoverkeersdruk op in-/uitvalswegen van/naar Aalsmeer en Kudelstaart, specifiek op het regionale wegennet met terugslag op enkele aansluitingen van het lokale netwerk
- Collectief vervoer heeft het door de Covid-19 crisis zwaar, de verwachting is dat het OV pas over een jaar of vijf weer op het oude niveau zit
- Interne OV-bereikbaarheid Aalsmeer en Kudelstaart (fijnmazigheid) verslechterd verder door focus op R Net
- Ruimtegebrek voor abri's en fietsenstallingen bij enkele OV-haltes (minder comfort)
- Toename verkeersonveiligheid kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, (e-)fietsers, scooterrijders) door vergrijzing, toenemende drukte op wegen en fietspaden en nieuwe (snellere) vervoerswijzen
- Verdere toename logistiek, zowel zwaar verkeer als stedelijke distributie
- Milieunormen worden (nog) niet overschreden, maar zitten wel op het randje op enkele plekken

Van SWOT-analyse naar belangrijkste aandachts- en conflictpunten

Met het in beeld brengen van sterktes en zwaktes alleen zijn we er nog niet. Door deze te combineren met kansen en bedreigingen komen we tot de belangrijkste aandachts- en conflictpunten voor Aalsmeer. Dit zijn:

- Covid-19 heeft de mobiliteitswereld op zijn kop gezet. De sterke groei van de mobiliteit is (tijdelijk?) een halt toegeroepen. Covid-19 geeft zowel kansen (al vóór Covid-19 ingezette trends, zoals opkomst elektrische fiets, vinden in verhoogd tempo plaats) als bedreigingen (openbaar vervoer krijgt het lastig).
- Om de groeiende mobiliteit van Aalsmeer, en de gevolgen hiervan, op te kunnen vangen, is een nauwe koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling van belang. Dit kan helpen om de doorstroming te verbeteren, duurzame mobiliteit en deelmobiliteit te faciliteren en de parkeerdruk te verlagen.
- We zien in Aalsmeer en de regio groei in inwoners en werknemers. In Aalsmeer leidt dit tot groei in aantal verplaatsingen en nieuwe knelpunten voor (vracht)auto, OV en actieve modaliteiten. Tegelijkertijd is er beperkte fysieke uitbreidingsruimte voor infrastructuur voor deze modaliteiten.
- We zien een grote auto-afhankelijkheid en een hoog aandeel auto in de modal split, zowel voor de huidige als toekomstige generatie en tot 2040. We zien de druk op het regionale wegennet verder toenemen met een terugslag naar het lokale net. Dit vraagt om het benutten van kansen om de alternatieven als OV en (e-)fiets aantrekkelijker te maken en zo weer ruimte te creëren op het wegennet.
- Het OV wordt al matig gebruikt in Aalsmeer en heeft het afgelopen maanden door Covid-19 nog zwaarder gekregen, terwijl het OV wel van belang is voor de totale Aalsmeerse mobiliteit. Van belang is om de kansen te pakken om het OV te verbeteren, bijvoorbeeld door een betere aansluiting van R Net met de (e-)fiets en het uitvoeren van lokale initiatieven (wijkbus).
- Veel werknemers gaan met de auto naar het werk. Samen met de Aalsmeerse ondernemers kunnen we kansen pakken om werknemers meer met de (e-)fiets (al dan niet in combinatie met het OV) naar het werk te laten komen en de hyperspits te verminderen.
- Veel verkeer in Aalsmeer is logistiek van aard, zowel zwaar verkeer als de stedelijke distributie. Er liggen kansen om dit aan te pakken: bundeling, modal shift (kansen voor vervoer over water, de Ringvaart), verduurzaming (mede door zero emissie zones in MRA) en bundeling van pakketjes op pakketophaalpunten.
- De verkeersveiligheid voor kwetsbare vervoerwijzen komt onder druk te staan: we zien het overal drukker worden, ook met nieuwe (snellere) vervoerswijzen en een verder vergrijzende bevolking. Dit leidt tot nieuwe vraagpunten en aandachtspunten ten aanzien van verkeersveiligheid en vraagt om een (pro-)actieve aanpak.
- Aalsmeer loopt achter op duurzame mobiliteit, het biedt kansen om dit aan te pakken, mede in kader van Klimaatakkoord. Meer inzetten op (e-)fiets, duurzame voertuigen en deelmobiliteit. Dit leidt tot minder bezit, minder voertuigen langdurig geparkeerd op straat en is positief voor de leefkwaliteit.
- De aandacht voor gezond leven en het klimaat neemt toe. Dit biedt kansen voor de (e-)fiets en de inrichting van de openbare ruimte met meer groen en minder parkeerruimte.

Koersen Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Vanuit de SWOT-analyse en de belangrijkste aandachts- en conflictpunten zijn 11 koersen gedestilleerd die de richting van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer bepalen.

Koers 1: Naar een flexibele Mobiliteitsagenda Aalsmeer

De toekomst is onmogelijk voor de volledige 100% te voorspellen. Er zijn een aantal duidelijke trends en ontwikkelingen, maar ook veel onzekerheden zoals het effect van Covid-19 op de mobiliteitsvraag de komende jaren. De Mobiliteitsagenda Aalsmeer zal dan ook zo concreet mogelijk moeten zijn met heldere doelen, maar dient ook de ruimte te hebben om flexibel met nieuwe / andere ontwikkelingen om te gaan.

Koers 2: Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in samenhang bezien

De ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteit vormen twee communicerende vaten. Deze zullen in de Mobiliteitsagenda in samenhang bezien moeten worden, inclusief inrichting van de openbare ruimte.

Koers 3: Ruimtelijk patroon Aalsmeer vraagt om maatwerk per gebied

Aalsmeer kent een grote verscheidenheid in buurten en werklocaties, met specifieke mobiliteitsvraagstukken. Dit vraagt naast algemeen Mobiliteitsbeleid ook om een gebiedsgerichte uitwerking voor de belangrijkste gebieden.

Koers 4: Aanpak gevolgen vergrijzing voor mobiliteit

In 2040 is 30 procent van de Aalsmeerse bevolking 65 jaar of ouder. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit en verkeersveiligheid, hier moet in de Mobiliteitsagenda een antwoord op gegeven gaan worden.

Koers 5: Een compleet mobiliteitsaanbod

In de Mobiliteitsagenda wordt, gestreefd naar een compleet mobiliteitsaanbod. Dus geen keuze specifiek voor één modaliteit, of het afremmen van een modaliteit, maar streven naar een breed aanbod. Dit complete aanbod moet ook toegankelijk zijn.

Koers 6: Product OV versterken

Het OV heeft het lastig in Aalsmeer, het is tegelijkertijd wel van belang voor de bereikbaarheid van/naar/in Aalsmeer. Er zijn kansen om het totale product te versterken, bijvoorbeeld door wijkinitiatieven en door de koppeling van het hoogfrequente regionale R Net met de (e-)fiets te versterken.

Koers 7: Faciliteren groeiend (e-)fietsgebruik

Zowel lokaal als regionaal liggen er grote kansen voor de (e-) fiets. Meer dan voorheen moet het (e-)fietsgebruik gefaciliteerd worden, zowel met goede veilige routes als infrastructuur die in goede staat is. Gebruik (e-)fiets draagt ook bij aan een gezonde levensstijl. Gedragsbeïnvloeding maakt hier ook onderdeel van uit.

Koers 8: Optimalisatie logistieke ketens

Het wordt steeds drukker met vrachtwagen en pakketbusjes in Aalsmeer met negatieve gevolgen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit. Aan de andere kant is de logistiek van groot belang voor de economie van Aalsmeer en is een goede bereikbaarheid belangrijk. Dit vraagt om optimalisatie van de logistieke ketens.

Koers 9: Actieve rol van ondernemers in bereikbaarheid

Veel Aalsmeerders die in Aalsmeer werken gaan toch met de auto naar hun werk, met gevolgen voor bereikbaarheid en veel ruimtevraag voor parkeren. De Aalsmeerse ondernemers hebben een rol in het stimuleren van reizen per (e-)fiets al dan niet in combinatie met het OV.

Koers 10: Naar een integrale en actieve aanpak van verkeersveiligheid

De toenemende drukte, vergrijzing en nieuwe vervoersmiddelen vragen om een integrale en (pro-)actieve aanpak van verkeersveiligheid. Acteren in plaats van reageren met focus op specifieke doelgroepen en gedrag.

Koers 11: Een volgende stap in duurzame mobiliteit en deelmobiliteit

Verduurzaming van de mobiliteit speelt een grote rol in de aanpak van de belangrijkste klimaat- en energievraagstukken en deelmobiliteit zorgt voor minder vervoermiddelen in Aalsmeer.