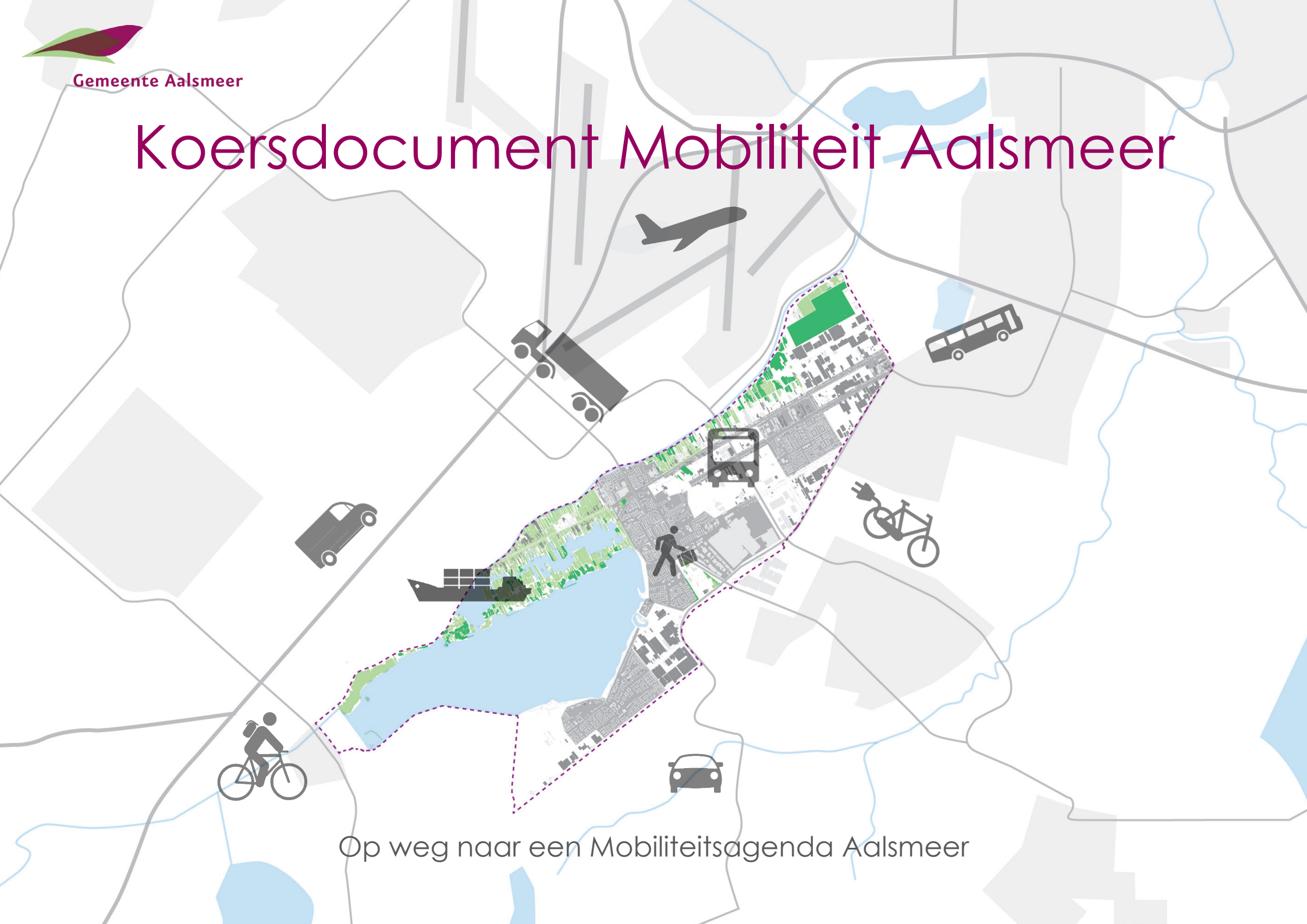




Gemeente Aalsmeer

Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer



Op weg naar een Mobiliteitsagenda Aalsmeer



Gemeente Aalsmeer

Colofon

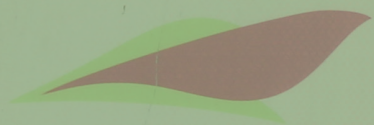
Projectteam
Mobiliteitsagenda Aalsmeer

januari 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding
 2. SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer
 3. Beleidsanalyse
 4. Trends en ontwikkelingen Mobiliteit
 5. Ontwikkeling Aalsmeer tot 2040
 6. Conclusie
 7. Mobiliteitskoersen Aalsmeer
- Bijlage: Onderzoek Jongeren Aalsmeer

Aalsmeer



Gemeente Aalsmeer

welkom

ZONE

1

Inleiding

Een Mobiliteitsagenda voor Aalsmeer

De afgelopen jaren is er veel gebeurd rondom de bereikbaarheid van, naar en in Aalsmeer: de N201 is verlegd om Aalsmeer heen, het openbaar vervoer in de regio is opnieuw aanbesteed, het aantal logistieke bewegingen en pakketbezorgingen is verder toegenomen, de elektrische fiets (ook wel e-fiets) heeft zijn intrede gedaan en Aalsmeer en omgeving is gegroeid qua aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers. De verwachting is dat dit de komende jaren alleen maar verder toe gaat nemen. Daarnaast komen er ook nieuwe (mobiliteits-)ontwikkelingen op Aalsmeer af. Deze ontwikkelingen en veranderingen zijn niet allemaal meegenomen in het huidig vigerende Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan (AVVP) uit 2009. Dat vraagt om een update, een nieuw plan om Aalsmeer ook in de toekomst bereikbaar te houden. In het Collegeakkoord Aalsmeer is hier het volgende over geschreven:

Collegeakkoord Aalsmeer

Het is belangrijk dat het verkeer, zowel het personenvervoer als het vrachtverkeer, binnen onze gemeente goed kan doorstromen en ook dat de verbindingen met de regio goed zijn en blijven. Wij gaan een nieuw verkeers- en vervoersplan maken waarin wij anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en die goed afstemmen op de huidige situatie.

De nieuwe ontwikkelingen vragen niet alleen om een update, maar ook om een andere benadering van mobiliteit. In het huidige verkeer- en vervoerplan is bijvoorbeeld heel nauw gekeken naar verkeer en vervoer, is er nauwelijks afstemming met andere beleidsterreinen en wordt elke vervoerswijze apart bekeken. De huidige ontwikkelingen én de steeds beperkter wordende ruimte vragen om een aanpak waar niet de modaliteit (de vervoerswijze, het vervoersmiddel) maar de mobiliteit (het verplaatsen) centraal staat en waar

een nadrukkelijke koppeling wordt gemaakt met ruimtelijke ontwikkelingen, leefkwaliteit en duurzaamheid. De samenhang tussen mobiliteit en andere ontwikkelingen vormen tezamen een belangrijke basis voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer.

In drie stappen naar een Mobiliteitsagenda voor Aalsmeer

De Mobiliteitsagenda wordt in drie stappen ontwikkeld: van een Analysedocument, via een Koersdocument naar de daadwerkelijke Mobiliteitsagenda. Grofweg gaat het in de eerste stap om het verzamelen van data en feiten over de huidige bereikbaarheid van Aalsmeer. In de tweede stap wordt meer ingegaan op de relevante toekomstige ontwikkelingen en de verschillende koersen die met de Mobiliteitsagenda opgegaan wordt. In de laatste stap, de Mobiliteitsagenda Aalsmeer, wordt op basis van de eerste twee stappen het mobiliteitsbeleid neergelegd om ervoor te zorgen dat Aalsmeer bereikbaar, veilig en leefbaar blijft in de toekomst.

Voor de zomer van 2020 is het Analysedocument Mobiliteit Aalsmeer afgerond, dit Koersdocument vormt de tweede stap.

Wat is het Koersdocument?

Waar het Analysedocument vooral een “foto van NU” was, is dit document, startend vanuit de analyse, meer een toekomstverkenning: welke ontwikkelingen komen op Aalsmeer af en wat zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van, naar en in Aalsmeer? Op basis van die ontwikkelingen worden richtinggevende keuzes ('koersen') gemaakt die in de Mobiliteitsagenda zelf verder uitgewerkt worden en waar concrete acties en maatregelen aan gekoppeld worden.

Impact Covid-19 crisis

Door de Covid-19 crisis is de wereld sterk veranderd. Deze crisis heeft ook gevolgen voor de mobiliteit: individueel vervoer (auto, fiets) is bijvoorbeeld meer populair dan collectief vervoer (openbaar vervoer, taxi). Het is onmogelijk te voorspellen wat de lange termijn effecten van Covid-19 zijn, aan de andere kant zijn het ook bestaande trends die nu door Covid-19 in de versnelling komen. In dit Koersdocument wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de gevolgen van Covid-19 voor de mobiliteit.

Hoe is de informatie verzameld?

Algemene trends en ontwikkelingen in de mobiliteit komen voort uit onderzoeken die in het vakgebied zijn gedaan; bijvoorbeeld onderzoeken van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, onderdeel Ministerie IenW), maar ook onderzoeken vanuit de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast is ander beleid (Rijk, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam) van belang voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer, hier moet op aangesloten worden. Ook zijn verdiepende gesprekken gevoerd met Aalsmeerse inwoners en ondernemers om op enkele nog openstaande en nader aan te vullen onderwerpen van het Analysedocument meer informatie te krijgen. Dit ging bijvoorbeeld om logistiek, vervoer over water en de mening van ouderen en jongeren.



Leeswijzer

Het Koersdocument begint met waar het Analysedocument is geëindigd: de SWOT-analyse van de (huidige) mobiliteit van Aalsmeer. Vervolgens wordt het voor de mobiliteit van Aalsmeer relevante beleid beschreven en worden in hoofdstuk 4 de mobiliteitstrends en ontwikkelingen op een rij gezet. In het vijfde hoofdstuk wordt geschetst hoe Aalsmeer zich ontwikkeld tot 2040 en wat de gevolgen voor de bereikbaarheid zijn. In het zesde hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies op een rij gezet: de SWOT wordt geactualiseerd met de nieuwe kennis en de belangrijkste aandachtspunten worden op een rij gezet. Dit leidt tot de koersen in het laatste hoofdstuk; deze koersen bepalen gezamenlijk de richting van de Mobiliteitsagenda.





SWOT analyse mobiliteit Aalsmeer

Het Analysedocument sloot af met een concluderende SWOT-analyse van de huidige Mobiliteit van Aalsmeer. Wat zijn de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen? De SWOT-analyse vormt het startpunt van het Koersdocument. Later in dit Koersdocument wordt de SWOT-analyse, op basis van de nieuwe kennis, nogmaals bekeken en aangescherpt.

Sterktes

- Aalsmeer is strategisch gelegen in de MRA met belangrijke woon- en werkgebieden in directe omgeving
- Goede regionale bereikbaarheid per (vracht-)auto en OV, onder andere door de nieuwe N201 en OLV
- Sterke (lokale) economie; gespecialiseerd in groot- en detailhandel gerelateerd aan sierteeltsector
- Goede autobereikbaarheid in Aalsmeer zelf
- Stijgend fietsbezit en fietsgebruik
- Goed HOV busnetwerk voor de kernen Aalsmeer en Kudelstaart, o.a. rechtstreeks met Schiphol, station Hoofddorp, station A'dam Zuid
- Toename verkeersveiligheid
- Verkeer zorgt niet voor overschrijding milieunormen

Zwaktes

- Lintbebouwing zorgt voor veel verplaatsingen
- Hoog autobezit en autogebruik, grote auto-afhankelijkheid, Aalsmeeders die in Aalsmeer werken gaan vaak met auto naar het werk
- Beperkte en gefragmenteerde routes voor het langzaam verkeer
- Fiets- en looppaden verkeren in slechte conditie, zijn ook niet altijd vrijliggend (te maken)
- Matig OV-gebruik
- Interne OV-bereikbaarheid: lage busfrequentie tussen Kudelstaart en Aalsmeer
- Hoge parkeerdruk in woonwijken
- Veel zwaar verkeer van, naar en door de gemeente

Kansen

- 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
- Stimuleren gebruik E-bike (e-scooter) en fiets, ook voor werknemers, wonen veelal in Aalsmeer of kernen direct eromheen, dit is ook een duurzaamheidskans
- Versnelling R Net door nieuwe routing / haltes
- Versnellen OV reistijd tussen Kudelstaart en Amsterdam/Amstelveen
- Extra focus op verkeersveiligheid met nieuwe vervoervormen en toegenomen drukte
- Regionale bundeling logistiek, vooral voor winkels, horeca, instellingen en bouwlogistiek, en logistiek over water
- Meer ruimte voor duurzame mobiliteit

Bedreigingen

- Toename verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen en ontbreken uitbreidingsruimte (weg)infrastructuur
- Grote autoverkeersdruk op in-/uitvalswegen van/naar Aalsmeer en Kudelstaart
- Interne OV-bereikbaarheid (fijnmazigheid) verslechterd verder door focus op R Net
- Ruimtegebrek voorabri's en fietsenstallingen bij OV-haltes
- Toename verkeersonveiligheid kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bikes en brommobielen) door drukte en nieuwe vervoerswijzen
- Toename logistiek, zowel zwaar verkeer als stedelijke distributie
- Mogelijke overschrijding milieunormen door groei verkeer



3

Beleidsanalyse

De bereikbaarheid van Aalsmeer staat niet op zich: regionale ontwikkelingen, of het nu gaat om grote infrastructuurprojecten of ruimtelijke ontwikkelingen, zijn medebepalend voor deze bereikbaarheid. Datzelfde geldt ook voor het mobiliteitsbeleid van Aalsmeer. Dit dient ook aan te sluiten op geldend landelijk en regionaal beleid. In dit hoofdstuk wordt een analyse gegeven van lokaal, regionaal en landelijk beleid waar in de Mobiliteitsagenda rekening mee gehouden dient te worden.

3.1 Beleid lokaal



Binnen enkele jaren wordt de Omgevingswet van kracht. Dit is een wet die vele losse wetten en regels samenvoegt met als doel om uiteindelijk integraal besluiten te kunnen nemen en niet voor ieder los besluit een los traject te hoeven doorlopen. Dit heeft ook gevolgen voor visies en beleid van overheden: geen veelheid aan sectorale visies, maar één of enkele integrale visies. Het Rijk heeft al een Omgevingsvisie gemaakt en ook de provincie Noord-Holland heeft dit al gedaan, zie hiervoor de volgende paragraaf. In Aalsmeer wordt nu ook toegewerkt naar een Omgevingsvisie, maar deze wordt pas door het volgende college vastgesteld. Op weg naar die Omgevingsvisie wordt nu wel gewerkt aan allerlei bouwstenen: het Koersdocument voor de Omgevingsvisie zelf, de Woonagenda is gereed en er wordt een Strategie op Werklocaties ontwikkeld. De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vormt uiteindelijk ook één van de bouwstenen voor de Omgevingsvisie. Daarnaast wordt bereikbaarheid, zover van toepassing, meer dan voorheen integraal in de verschillende bouwstenen meegenomen.



3.2 Beleid landelijk en regionaal



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.

Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2019 een notitie opgesteld rond de inzet richting 2040, mede als input voor de hierboven beschreven NOVI. De Schets Mobiliteit naar 2040 gaat uit van acht speerpunten:

1. Veiligheid als belangrijke randvoorwaarde
2. Een robuust mobiliteitssysteem
3. Verduurzaming mobiliteit en verbetering leefbaarheid
4. Bereikbare en leefbare stedelijke en landelijke gebieden
5. Nationale netwerken op orde: beter benutten, aanleg en geïntegreerd systeem
6. Internationale mobiliteit
7. Goederenvervoer – versterking mainports en corridors,

- verduurzaming en digitalisering
8. Technologie en data biedt kansen

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 waterstof tankstations)
 - 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 (auto delen, scooter delen)

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur

SPV 2030 kent een nul ambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel, en 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.
4. Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):
5. Kwetsbare verkeersdeelnemers;
6. Onervaren verkeersdeelnemers.
7. De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en het gedrag.
8. Rijden onder invloed;
9. Snelheid in het verkeer;
10. Afleiding in het verkeer;
11. Verkeersovertreders.



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.

Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

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.





4 Trends en ontwikkelingen mobiliteit

Mobiliteit staat niet op zich, mensen bewegen zich niet zonder reden van A naar B en met een bepaald vervoermiddel. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen die de komende jaren van invloed zijn op de (Aalsmeerse) mobiliteit weergegeven. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op de nu bekende en de te verwachten gevolgen van de Covid-19 crisis voor de mobiliteit.

4.1 Algemene trends en ontwikkelingen

In deze paragraaf worden de meest bekende en meest zekere trends en ontwikkelingen genoemd die van invloed zijn op de mobiliteit. Dit zijn wel de trends die ingezet zijn de afgelopen jaren. Waar van toepassing wordt dan ook al gekeken naar mogelijke impact van Covid-19 op de trends.

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.

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.

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.

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?

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.

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 als wel de laadmogelijkheden in de openbare ruimte.

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 Uber. 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 vermoedmiddelen kunnen kiezen om te bewegen. Het belang van inclusiviteit (aanbod) en toegankelijkheid (comfort en veiligheid) neemt toe.

4.2 Gevolgen Covid-19 voor mobiliteit

Door de Covid-19-uitbraak zijn vanaf maart 2020 veel mensen minder en/of anders gaan reizen. Niet alleen werken en studeren mensen meer (verplicht) thuis en worden er minder verplaatsingen gemaakt, maar ook wordt er minder gebruik gemaakt van het collectief vervoer (openbaar vervoer, taxi) en meer van het individueel vervoer (auto, (e-)fiets en lopend). Daarnaast wordt er meer lokaal gerecreëerd en inkopen gedaan en vinden er meer online bestellingen plaats. Het is onmogelijk om te bepalen wat de lange termijn gevolgen exact zijn, maar voor de middellange termijn gaat het in ieder geval gedeeltelijk om versterking van reeds bekende trends die nu versneld worden. Zo is de populariteit van de elektrische fiets de afgelopen jaren al sterk toegenomen (zie kader hieronder), maar zijn er mede door Covid-19 een record aantal (e-)fietsen verkocht de afgelopen maanden. Ook werd de mogelijkheid om thuis te werken al steeds meer gangbaar in veel beroepstakken, maar neemt dit door Covid-19 ook een extra vlucht. Aangezien dit al maanden speelt, is de kans groter dat dit blijvend gedrag is. Het is echter onmogelijk te zeggen of dit blijft of dat over vijf jaar iedereen weer via de oude patronen reist.

In de afgelopen jaren is het gebruik van de e-fiets fors gestegen, vooral bij mensen onder de 65 jaar. In 2019 gaat ongeveer 18% van de fietsverplaatsingen met een e-fiets. Van de afgelegde fietsafstand gaat ruim een kwart (26%) met de e-fiets. In 2013 ging het nog om 8% van de verplaatsingen en 12% van de fietsafstand. Daarnaast wordt de e-fiets steeds populairder voor de woon-werkreis. Iets minder dan een kwart (23%) van de afgelegde afstand op de e-fiets is inmiddels voor de woon-werkreis.

Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2020

Covid-19 heeft ook nu al gevolgen: als gevolg van Covid-19 en de terugloop in het aantal reizigers verandert er op het gebied van openbaar vervoer in 2021 namelijk het één en ander: op 3 januari 2021 zal een aangepaste dienstregeling ingaan. Voor Aalsmeer betekent dit, dat de R Net buslijn 342 Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol wordt vervangen door buslijn 198 (Aalsmeer-Schiphol) met eenzelfde frequentie als voorheen lijn 342. Samen met de VRA zal Connexxion blijvend monitoren wanneer de dienstregeling weer uitgebreid kan worden.

Onderzoek Vervoersregio Amsterdam

De VRA heeft onderzocht in hoeverre het bestaande VRA-beleid (zoals onder andere verwoord in het eerder genoemde Beleidskader Mobiliteit) bestand is tegen de toekomst nu bepaalde trends sneller plaatsvinden en mede door Covid-19 de toekomst ook wat onzeker wordt. Er is een impactanalyse gedaan en dit heeft geleid tot een zestal hoofdlijnen waar met (nieuw) beleid rekening gehouden dient te worden.

Mobiliteitsgroei niet langer vanzelfsprekend

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

Verschuiving van collectief naar individueel

Een verschuiving van collectief naar individueel vervoer komt vanuit meerdere scenario's naar voren. Dit is een ontwikkeling die wordt gevoed door de verdergaande individualisering van de maatschappij. Deze trend speelde reeds, maar wordt door Covid-19 versneld. Treinvervoer verschuift deels naar de auto, en bus/tram/metro schuift naar tweewielers en lopen. Knelpunt dat hierdoor kan ontstaan is een grotere druk op beschikbare ruimte, bijvoorbeeld de capaciteit van fietspaden.

Sociale functie mobiliteitssysteem blijft belangrijk

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

Van capaciteitsknelpunten naar inrichtingsopgaven

Blijvend investeren in het fysiek oplossen van capaciteitsknelpunten lijkt als vaststaand feit zijn langste tijd te hebben gehad, en kan door sterke inzet op spreiding van mobiliteit over de dag en over de andere netwerken ook als minder noodzakelijk worden ervaren. Een aantal grote bereikbaarheidsopgaven blijft urgent. Maatregelen die nu hoger op de lijst komen zijn investeringen in de knooppunten (waar stromen samen komen) en de netwerken van langzaam verkeer, waarbij de ruimtelijke kwaliteit van de inrichting ervan een steeds belangrijkere rol speelt. Want knooppunten zijn tegelijk overstapmachines, verblijfsgebied én toegangspoort. Straten hebben steeds minder een verkeersfunctie en steeds meer een verblijfsfunctie. Met de toenemende rol van de actieve modaliteiten (fietsen en lopen), het grotere belang van leefkwaliteit en de toegenomen druk op de openbare ruimte wordt de ruimtelijke inrichting ervan belangrijker. Daar komt aandacht voor aspecten van duurzaamheid, groen en klimaatadaptatie (rainproof) nog bij.

Transitie naar schone mobiliteit

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

Verkeersveiligheid onverminderd belangrijk

Het verbeteren van de verkeersveiligheid blijft belangrijk en wordt in een aantal gevallen zelfs belangrijker, onder meer vanwege de steeds grotere verscheidenheid in type voertuigen en snelheden, een verschuiving van collectief naar individueel vervoer en verdere vergrijzing. Het begrip 'verkeersveiligheid' wordt daarbij verbreed, want een veilig mobiliteitssysteem betekent ook een gezond systeem.

Covid-19-vragenlijst bewoners Aalsmeer

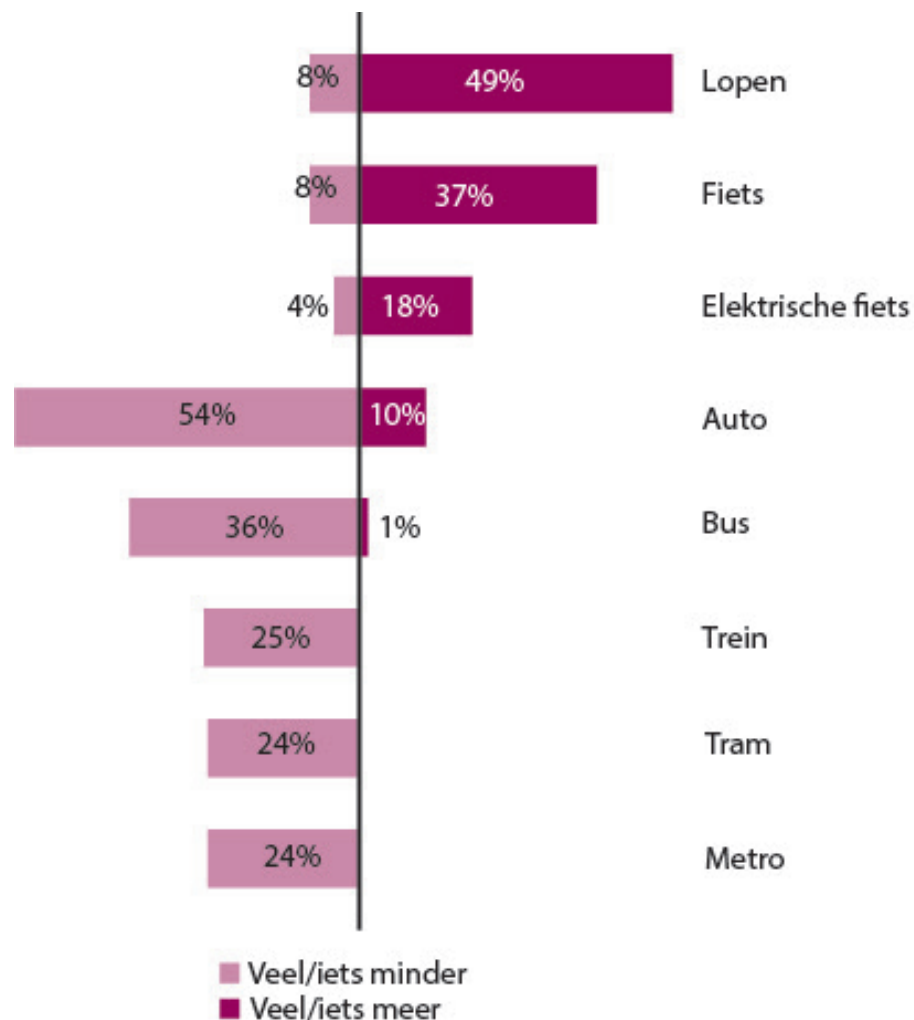
In juni/juli 2020 is aan bewoners aan Aalsmeer middels een vragenlijst gevraagd wat de impact van Covid-19 is op het dagelijks leven. Hier hebben 1.062 inwoners op gereageerd. Er is een specifieke vraag gesteld over mobiliteit: "Welk vervoersmiddel bent u minder/meer gaan gebruiken de afgelopen maanden?". Zie de grafiek voor het antwoord op deze vraag.

De grafiek laat zien dat inwoners van de gemeente Aalsmeer vanwege Covid-19 meer zijn gaan lopen en meer gebruik gaan maken van de fiets en de elektrische fiets. Van alle overige vervoersmiddelen wordt de afgelopen maanden minder gebruik gemaakt door inwoners.

Onder inwoners die hebben aangegeven vaker gebruik te maken van de (elektrische) fiets geeft 75% aan hier na de Covid-19 crisis nog steeds meer gebruik van te maken.

Onder inwoners die hebben aangegeven minder gebruik te maken van bus, trein, tram of metro geeft 32% aan hier na de Covid-19 crisis nog steeds minder gebruik van te maken.

Welk vervoersmiddel bent u minder/meer gaan gebruiken de afgelopen maanden?





Aalsmeer

Centrum

Kudelstaart 2
Leimuiden 7

Uithoorn 6
Amstelveen 11



Aalsmeer naar 2040

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer gaat het toekomstige mobiliteitsbeleid voor Aalsmeer bevatten en het is daarom van belang te schetsen hoe Aalsmeer zich tot 2040 gaat ontwikkelen. Hoe zit het met de bevolkingsgroei en de bevolkingsopbouw, welke ruimtelijke en infrastructurele projecten zijn voorzien en wat zijn hiervan de gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefkwaliteit?

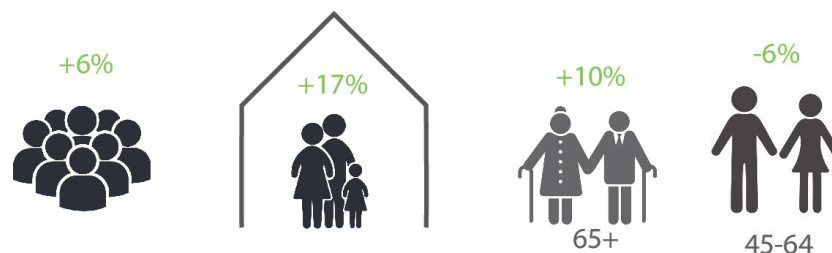
5.1 Demografische ontwikkeling Aalsmeer en omgeving

De Metropoolregio Amsterdam (MRA), waartoe Aalsmeer behoort, is het meest stedelijke gebied van ons land en groeit de komende decennia sterk: er komen bijvoorbeeld ruim 250.000 nieuwe woningen bij. Ook de economie groeit verder, vooral in en rond Amsterdam maar ook in de ports (Schiphol, de Amsterdamse haven en Greenport Aalsmeer). Dit zorgt voor nieuwe ruimteclaims en zorgt voor nog meer druk op de bestaande nationale, regionale en lokale vervoersnetwerken. Deze groei heeft ook directe en indirecte gevolgen voor Aalsmeer.

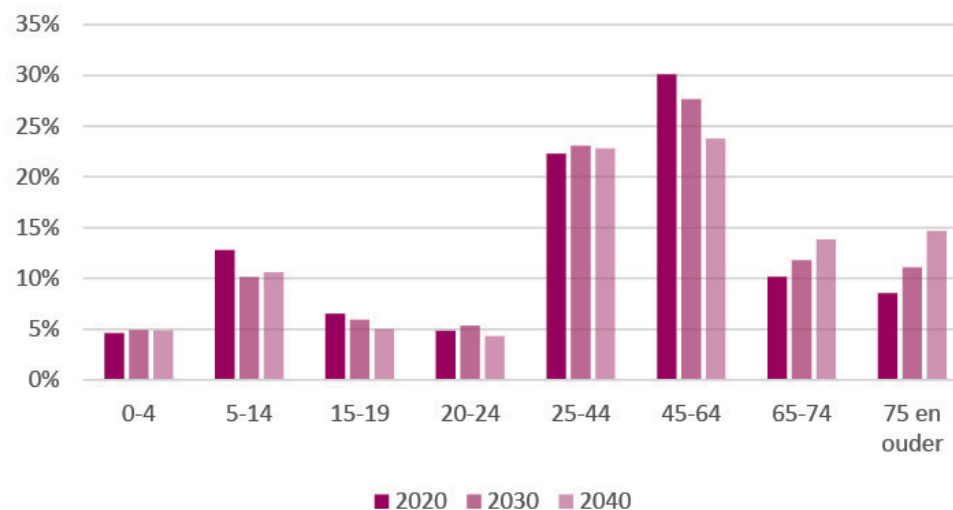
Aalsmeer telt momenteel bijna 32.000 inwoners en dit aantal zal de komende jaren licht gaan groeien, onder andere door het bouwen van nieuwe woningen. Volgens de bevolkingsprognose van de Provincie Noord-Holland neemt het aantal inwoners in Aalsmeer de komende jaren licht toe: in 2040 telt Aalsmeer naar verwachting bijna 34.000 inwoners, een stijging van 6 procent ten opzichte van 2020. Ook het aantal huishoudens neemt toe: van 13.200 in 2020 tot 15.400 in 2040, een stijging van 17 procent. Reden van deze laatste stijging is de nu al zichtbare trend van gezinsverdunning en de toename van alleenstaanden en/of éénpersoonshuishoudens. De grafiek toont de leeftijdsopbouw tussen nu en 2040.

Uit de grafiek blijkt dat er qua leeftijdsverdeling grote verschillen op gaan treden. De grootste verschillen zitten in de categorie 45 tot en met 64 jaar (afname met 6 procent) en in de categorieën 65-74 en 75 en ouder. In 2040 is bijna 30 procent van de inwoners van Aalsmeer 65 jaar of ouder en is zelfs 15% ouder dan 75. De trend is dat ouderen steeds langer mobiel worden, maar in deze leeftijdscategorie neemt dementie ook steeds meer toe. Hier moet in de Mobiliteitsagenda op ingegaan worden.

Demografische ontwikkeling 2020 - 2040



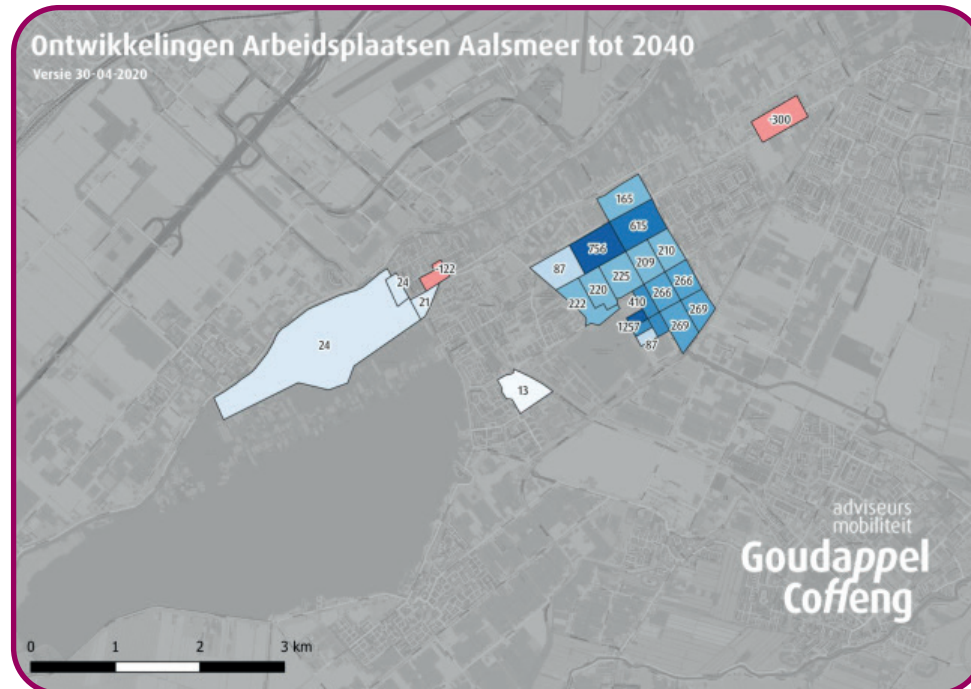
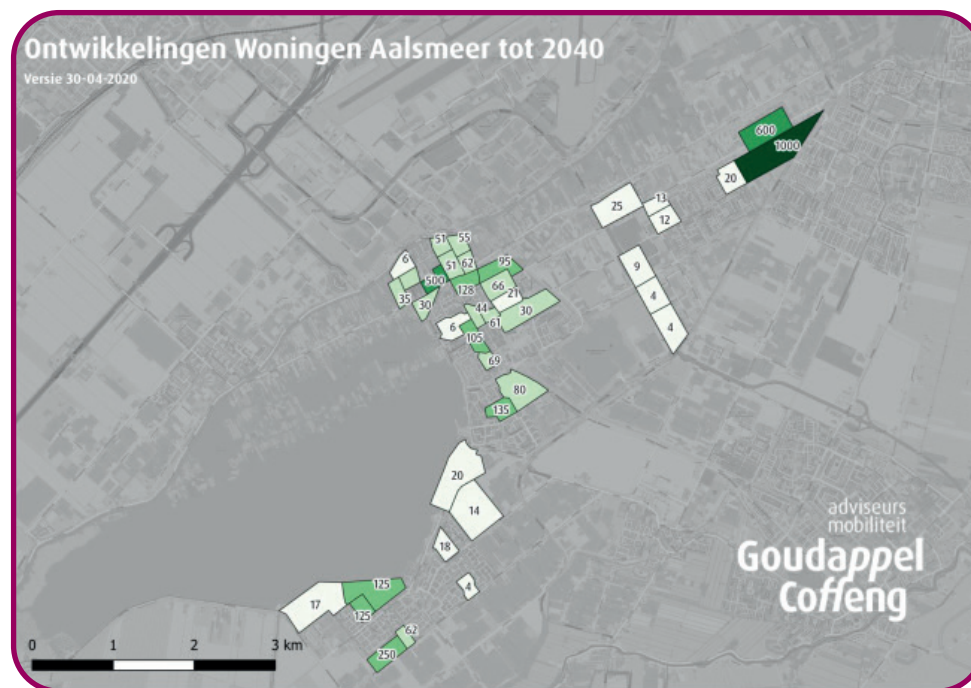
Ontwikkeling bevolking Aalsmeer



5.2 Ruimtelijk-economische ontwikkelingen Aalsmeer

Aalsmeer is een gemeente met een grote verscheidenheid aan wijken en werklocaties. Dit zorgt in enkele wijken voor specifieke mobiliteitsvraagstukken. Een wijk als Kudelstaart heeft bijvoorbeeld andere vraagstukken dan de lintbebouwing of een wijk als Nieuw-Oostende. Hetzelfde geldt voor de werklocaties: Royal Flora Holland en Green Park hebben andere vraagstukken dan het bedrijfsterrein Hornmeer. Maar hoe gaat Aalsmeer zich de komende jaren verder ontwikkelen?

De MRA gaat als totaal de komende decennia fors groeien en er worden op meerdere plekken nieuwe woningen en bedrijfslocaties ontwikkeld. Maar ruimtelijke ontwikkelingen vinden er de komende jaren in Aalsmeer plaats? Tot 2040 zijn er in Aalsmeer harde en zachte plannen voor de bouw van rond de 4.000 nieuwe **woningen**; het gros van deze woningen is gepland binnen nu en 10 jaar. Er is nog wel een hogere regionale woningvraag, maar op basis van de huidige Schiphol-contouren is het aantal toegestane woningen per bouwplan beperkt en de geluidsbelasting is op bepaalde locaties hoog. Creatieve oplossingen zijn nodig om woningbouw in deze gebieden mogelijk te maken. Op de kaart zijn de belangrijkste woningbouwprojecten te zien. De grootste ontwikkeling vindt plaats bij Nieuw-Oostende, hier gaat het om rond de 1.600 woningen. Daarnaast zorgt de herontwikkeling van de Crown Studio's voor een bijdrage van circa 500 woningen. Ook gaat het om kleinere ontwikkelingen (plannen van 4 woningen tot 250 woningen) die opgeteld toch nog voor bijna 2.000 woningen zorgen. In de directe omgeving van Aalsmeer zorgen vooral woningbouwplannen aan de zuidkant van Amstelveen (De Scheg en Legmeer) en in Haarlemmermeer en Amsterdam voor extra inwoners en verkeersbewegingen op het regionale en lokale netwerk.



Naast ontwikkeling op het vlak van wonen, zal de **economie** zich ook verder ontwikkelen. Allereerst het aantal arbeidsplaatsen: het is überhaupt lastig om ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen goed te voorspellen, maar door Covid-19 is dit nog lastiger geworden. De huidige verwachtingen gaan uit van een bandbreedte van een gelijkblijvend aantal arbeidsplaatsen (rond de 14.000) tot een groei met 2.000 arbeidsplaatsen.

Kijkend naar de ontwikkeling van de Aalsmeerse bedrijventerreinen/ kantoorlocaties, dan gaat het volgens de in ontwikkeling zijnde Strategie Werklocaties Aalsmeer de komende jaren vooral om:

- het accommoderen van de vraag op Green Park ten dienste van economische kracht van Aalsmeer,
- het beter benutten van beschikbare ruimte op formele werklocaties en eventueel in de Schinkelpolder en
- een kwaliteitsimpuls op Hornmeer.

Voorzichtigheid wordt geadviseerd ten aanzien van het in ontwikkeling brengen van de beschikbare planvoorraad kantoren. In Aalsmeer is in totaal nog 43 hectare bedrijventerrein beschikbaar (10 op Royal Flora Holland Oost en 33 op Greenpark Aalsmeer). Het planaanbod kantoren betreft 5.000m² hard en circa 15-20.000m² zachte plannen. Tot slot is er nog het vraagstuk van transformatie van glastuinbouw. Er is in totaal 800 hectare verouderde kassen, wat gaat hiermee gebeuren? In de omgeving van Aalsmeer vinden twee grote ontwikkelingen plaats: het gaat om de ontwikkeling van Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ) nabij de N201 en het Glastuinbouwgebied Primavera in Haarlemmermeer langs de A4.

Royal Flora Holland 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 met elkaar te verbinden en/of bezoekers meer via water te vervoeren.

5.3 Bereikbaarheidsprojecten Aalsmeer en omgeving de komende jaren

De bereikbaarheid van Aalsmeer kan niet alleen opgelost en geborgd worden door projecten in Aalsmeer zelf. Bereikbaarheid is per definitie een regionale opgave, vandaar dat in deze paragraaf eerst wordt ingezoomd op de regionale bereikbaarheidstrajecten en daarna de Aalsmeerse fysieke projecten voor de komende jaren besproken worden. Verkeersveiligheid wordt niet apart genoemd, omdat dit geldt als belangrijke randvoorwaarde in de fysieke projecten zelf.

Regionale trajecten

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

Om de bereikbaarheid van de MRA te garanderen werken Rijk en regio samen in het integrale bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Hier worden voor zowel de korte, middellange als lange termijn de belangrijkste opgaven en projecten in beeld gebracht en vanuit dit programma worden projecten voorgedragen die kunnen landen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (het MIRT). Relevantie voor Aalsmeer zit bijvoorbeeld in projecten op het vlak van slimme en duurzame mobiliteit, hubs en (e-)fiets.

Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Flevoland en Noord-Holland

Het RMP is de regionale uitwerking van het Klimaatakkoord op het gebied van mobiliteit. Het RMP is een opgave die op verzoek van het Rijk door de provincies wordt uitgewerkt, Noord-Holland/Flevoland pakken dit samen met de VRA op. De gezamenlijke RMP ambitie is 'in de regio wordt gestreefd naar een transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem dat doelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid verenigt, waarbij de focus ligt op een CO2-reductie in Noord-Holland en Flevoland met regionale samenhang en gezamenlijke uitvoeringskracht'. Het RMP kent reeds een maatregelenlijst, dit is een inventarisatie van bestaande maatregelen en laaghangend fruit. In 2021 wordt

een geïntegreerd pakket voorgelegd in het MIRT, inclusief een maatregelenpakket dat jaarlijks gemonitord wordt.

Het is zaak om vooral de sterke rol die de (e-)fiets kan spelen in het goed geleiden van de toekomstige mobiliteit een zeer sterke rol te geven in het RMP. Langere fietsafstanden tot 15 à 20 km kunnen veel 'dure' kilometers gaan schelen in het OV en op de weg. Investerings in OV en weg zijn immers veelal duur terwijl veel reizigers waarschijnlijk een qua afstand fietsbare (e-bike) verplaatsing maken.

Connected Transport Corridors (CTC) Amsterdam Westkant

Er lopen verschillende projecten om de logistieke bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Zo wordt de ongestoord logistieke verbinding gerealiseerd (zie volgende paragraaf) en gaan enkele logistieke bedrijven in en rond Aalsmeer meedoen aan MRA Connected Transport Corridors, deel-corridor Amsterdam Westkant. Middels het delen van data, bijvoorbeeld over logistieke stromen en doorstroming van het wegennet, wordt gekeken wat het meest optimale logistieke proces is en om via slimme verkeersregelinstanties het vrachtverkeer meer voorrang te geven.

Bereikbaarheidsagenda Zuidlob Vervoerregio Amsterdam (VRA)

Aan de zuidkant van de VRA vinden de komende jaren veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de bereikbaarheid en eigenlijk is dit nog nooit voor dit gebied integraal bekeken. Daarom werken de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel samen met de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland het komend jaar aan een Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA. Doel is om gezamenlijk de agenda regionaal op de kaart te zetten en hieruit volgend gezamenlijk projecten op te zetten. In de bereikbaarheidsagenda zal onder andere aandacht besteed worden aan de doorstroming op de N231-Zuid en aan de mogelijke aanleg van een tramhalte met regionale PenR bij het te realiseren bedrijventerrein BTaz in Amstelveen net ten noorden van de N201.

Lokale projecten

Weg (alle verkeersdeelnemers)

1. Middenweg: De Middenweg wordt in zijn geheel anders ingericht inclusief 4 rotondes onder andere ter hoogte van de aansluitingen met de N201, vrijliggende fietsstructuur en diverse extra aansluitingen die moeten zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van onder andere Aalsmeer Oost en de bedrijven op Greenpark.
2. Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV): om de logistieke stromen vanuit Royal Flora Holland snel op de N201 te krijgen en de doorstroming op de N201 te behouden, wordt de OLV aangelegd.
3. Molenvlietweg tussen Middenweg en Aalsmeerderweg: Door de aanleg van de Molenvlietweg inclusief aansluiting op de Middenweg middels een rotonde, ontstaat er een verkeersveilige en logische verbinding tussen de nieuwe N201 en de Burgemeester Kasteleinweg en Aalsmeer Dorp. De aanleg van deze weg is inmiddels gestart en de verwachting is dat deze weg eind 2021 opengesteld wordt voor verkeer.
4. Burgemeester Hoffscholteweg: De Burgemeester Hoffscholteweg dient als ontsluitingsweg voor diverse woonwijken in Aalsmeer en is onderdeel van de verbinding tussen de nieuwe N201 en de Burgemeester Kasteleinweg en Aalsmeer Dorp. De aanleg van deze weg is inmiddels begonnen.
5. Burgemeester Kasteleinweg: de voormalige N201 wordt afgewaardeerd en heringericht om ervoor te zorgen dat het doorgaande verkeer nog meer van de N201 gebruikt maakt. Verder wordt er een vrijliggende busbaan en een fietspad aangelegd.
6. Machineweg: Door de aanleg van de Japanlaan, de nieuwe N201, de Braziliëlaan en de doorgetrokken Middenweg zijn de hoofdroutes op het lokale wegennet gewijzigd. Hierdoor dient de Machineweg anders te worden ingericht. Daarnaast is de Machineweg onderdeel van het

regionale hoofd fietsroutenet, waardoor het wenselijk is de fietsvoorzieningen te verbeteren.

7. N231-zuid: in 2021/2022 wordt groot onderhoud gepleegd door de provincie Noord-Holland. Onderzoek naar eventuele verdubbeling van de weg wordt meegenomen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA.
8. Bosrandweg/Fokkerweg: eind 2020 wordt de provinciale verkenning Bosrandweg/Fokkerweg afgerond. Dan wordt ook duidelijk wat hier eventueel voor maatregelen genomen gaan worden.

Openbaar Vervoer

1. Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-Schiphol-Zuid (HOVASZ): langs de voormalige N201 wordt een vrijliggende busbaan gerealiseerd, inclusief een nieuw busstation Zwarteweg en een vrijliggend fietspad.
2. Haltes Flora Holland: voor de hoofdingang van Royal Flora Holland wordt op de Legmeerdijk een nieuwe bushalte aangelegd, inclusief een loopbrug over de Legmeerdijk.
3. Onderzoek fijnmazigheid: In de wijken Nieuw Oosteinde, Hornmeer, Stommeer en Centrum is, met een hoge respons, onderzoek gedaan onder inwoners naar de behoefte aan een extra fijnmazige OV-verbinding in en tussen de genoemde wijken. In november 2020 was de behoeftepeiling onderwerp van bestuurlijk overleg tussen de Vervoerregio Amsterdam en Aalsmeer. De eerste resultaten van de peiling duiden op een duidelijke behoefte aan deze extra -fijnmazige- OV voorziening en in het bestuurlijk overleg is afgesproken om dit verder te verkennen.

Fiets

1. MRA-fietsroutes: er lopen twee Metropolitane fietsroutes door Aalsmeer. Route 1 is een oost-west route vanuit Uithoorn via Aalsmeer naar Schiphol/Hoofddorp en de tweede route is een noord-zuid route vanuit Aalsmeer via Amstelveen naar Amsterdam. De routes zijn nog niet overal MRA-waardig. De komende jaren zullen deze routes verder aangepakt worden.

Lokale projecten weg



5.4 Doorrekening bereikbaarheid en leefkwaliteit 2040

Om te kunnen bepalen hoe het staat met de bereikbaarheid en leefbaarheid van Aalsmeer in 2040, heeft Goudappel Coffeng met het regionale verkeersmodel een doorrekening gemaakt. In het regionale verkeersmodel Noord-Holland-Zuid zijn alle eerder genoemde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen verwerkt. Belangrijke nuancering op de eerdere cijfers is dat het verkeersmodel wel uitgaat van de eerder genoemde 4.000 extra woningen, maar uitgaat van een hogere groei qua inwoners (naar ruim 39.000 inwoners in 2040) en qua arbeidsplaatsen (naar 6.000 nieuwe arbeidsplaatsen). Dit heeft echter geen significante gevolgen voor de resultaten, het vergroot alleen enkele knelpunten die sowieso al in beeld waren. Daarnaast is in de doorrekeningen nog geen rekening gehouden met de gevolgen van Covid-19; er wordt bijvoorbeeld wel enigszins rekening gehouden met toenemend thuiswerken en groei van de (e-) fiets, maar minder dan wat er nu plaatsvindt en in de toekomst verwacht wordt.

Doorrekening Bereikbaarheid 2040

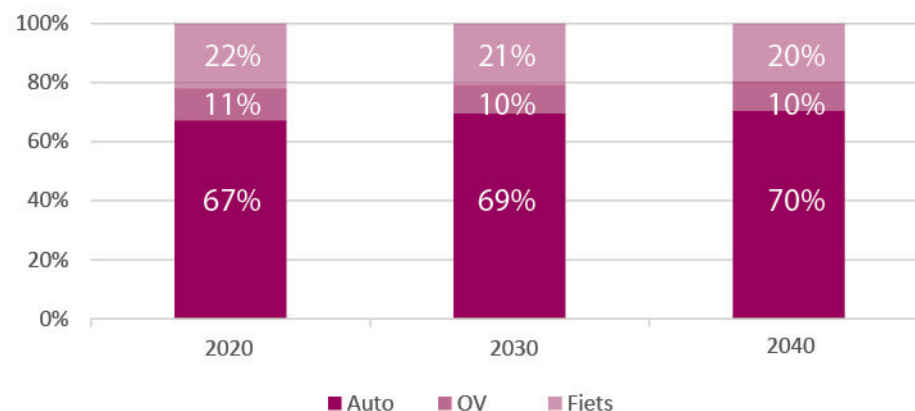
Als we alle ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Aalsmeer en omgeving bekijken en uitgaan van het huidige beleid, wat voor gevolgen heeft dat dan voor de bereikbaarheid van Aalsmeer in 2030 en 2040? Waar wordt het drukker, wat zijn de knelpunten? Deze vraag heeft Goudappel proberen te beantwoorden.

Eerst is gekeken naar het aantal verplaatsingen en naar de gevolgen voor de Modal Split; dit is de verdeling tussen de vervoerswijzen auto, OV en fiets, zie hiervoor de figuren. Uit de figuur van het aantal verplaatsingen blijkt dat vooral richting 2030 het aantal autoverplaatsingen sterk gaat toenemen en na 2030 minder snel toeneemt. Bij de fiets zien we eerst nog een lichte groei en daarna een krimp, bij het OV is dat andersom. Uiteraard zorgt dit voor een nog grotere rol van de auto in de

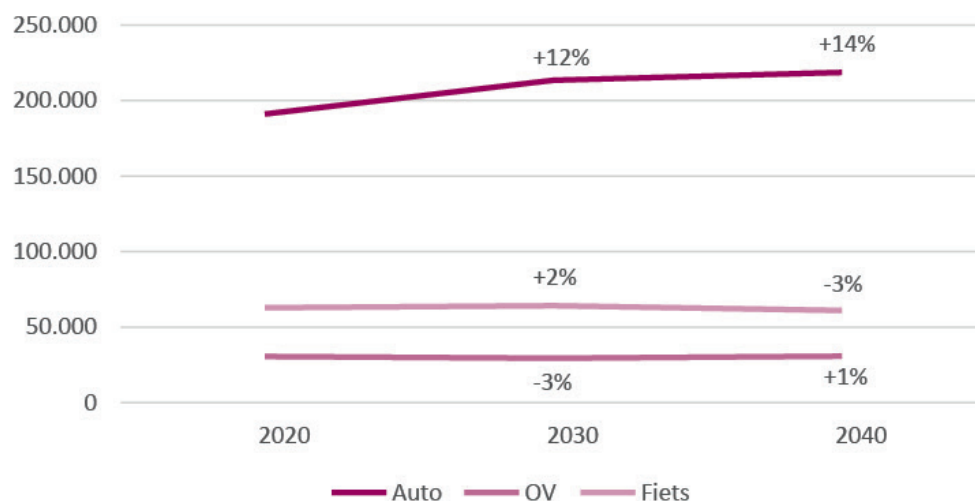
Modal Split: als we het huidige beleid doortrekken wordt het nóg drukker op de wegen van Aalsmeer.

Er is vervolgens gekeken wat de exacte gevolgen van deze groei zijn specifiek voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets: waar wordt het drukker? Tot welke knelpunten leidt dit?

Modal Split Aalsmeer



Aantal verplaatsingen

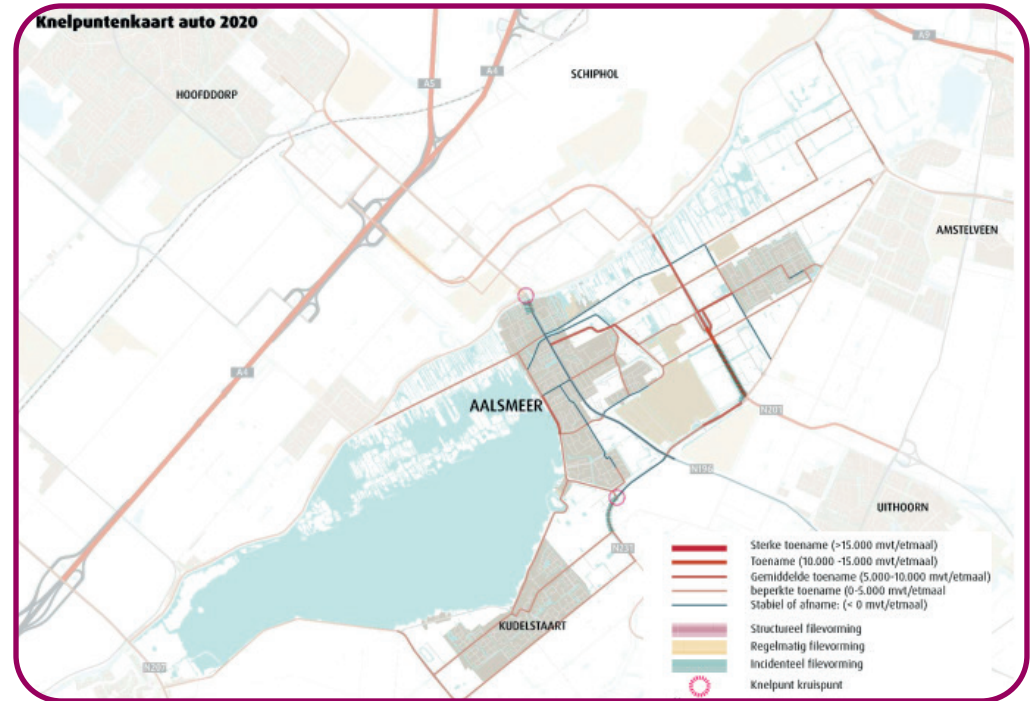


Autobereikbaarheid

Het aantal autoverplaatsingen neemt tot 2040 op de meeste wegvakken binnen Aalsmeer toe, zie hiervoor de kaart met knelpunten. Door de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg wordt doorgaand wegverkeerd verplaatst naar de N231 (Legmeerdijk) en de N201. Daarnaast wordt een binnenringstructuur gecreëerd door de aanleg van de verlengde Molenvlietweg en de verbinding tussen de Aalsmeerderweg en de Burgemeester Kasteleinweg.

De kaart laat op meerdere wegen een (sterke) toename van het aantal autoverplaatsingen zien en filevorming op de Burgemeester Kasteleinweg (tussen de Aalsmeerderbrug en de Van Cleeffkade, structurele en incidentele filevorming), de N231-Zuid (incidenteel) en de N201 (regelmatig en incidenteel, door drukte Royal Flora Holland en aansluiting Middenweg). Op deze locaties zorgt dit ook voor overbelaste kruispunten, met daarbij ook de aansluitingen van de Bosrandweg en de Aalsmeerderweg op de N231 (Legmeerdijk). Dit laatste wordt voor een groot deel veroorzaakt door de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die daar gepland zijn. Daar is nog geen rekeningen gehouden met nieuwe infrastructuur en aansluitingen.

De toenemende drukte op de wegen heeft ook gevolgen voor de verkeersveiligheid. Er is gekeken op welke wegvakken, zowel kijkende naar de toenemende verkeersdruk als de huidige weginrichting, verkeersveiligheidsissues te verwachten zijn. Binnen Aalsmeer zijn de volgende wegvakken richting 2040 naar voren gekomen:



- Van Cleeffkade: hier worden ruim 12.000 voertuigen per etmaal verwacht, daar is de weg (ingericht als erftoegangsweg) niet op ingericht;
- Stommeerweg: ook hier ruim 12.000 voertuigen per etmaal, de huidige weginrichting leidt tot verminderde verkeersveiligheid, door toename verkeer en vele erfaansluitingen;
- Bilderdammerweg: de verkeersintensiteit van 7.500 voertuigen per etmaal gecombineerd met de hoge snelheid zorgt voor een verminderde verkeersveiligheid in de huidige vormgeving;
- Aalsmeerderweg: combinatie van hoge verkeersintensiteit (meer dan 12.000 voertuigen per etmaal) en vele erfaansluitingen zorgt voor verminderde verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

Er is ook doorgerekend hoe het openbaar vervoer zich gaat ontwikkelen tot 2040, waar de eventuele capaciteitsproblemen zich voor gaan doen. Dit is een doorrekening op basis van het huidige beleid, het huidige aanbod en waar eventuele gevolgen van Covid-19 nog niet in verwerkt zijn. Er is gekeken naar een vijftal Corridors, zie tabel hieronder.

Corridor

Aalsmeer – Hoofddorp

Ontwikkeling tot 2040

Van Hoofddorp naar Aalsmeer een potentieel capaciteitsprobleem en van Aalsmeer naar Hoofddorp geen verwacht capaciteitsprobleem

Aalsmeer – Schiphol

Van Aalsmeer naar Schiphol een verwacht capaciteitsprobleem en van Schiphol naar Aalsmeer een potentieel capaciteitsprobleem

Aalsmeer – Amstelveen

Geen capaciteitsprobleem verwacht

Aalsmeer – Uithoorn

Geen capaciteitsprobleem verwacht

Aalsmeer – Kudelstaart

Geen capaciteitsprobleem verwacht

Fietsbereikbaarheid

Het verkeersmodel is niet geschikt om de fietsbereikbaarheid 2040 volledig in beeld te brengen. Wel kan er geconcludeerd worden dat het aantal fietsers sterk zal gaan toenemen en op basis hiervan zijn een aantal toekomstige uitspraken gedaan. Allereerst is in beeld gebracht op welke routes het aantal fietsers sterk zal gaan toenemen, dit zijn:

- Aalsmeerderweg (in 2040 1.500 fietsers per etmaal),
- (aangepaste) Middenweg (1.300 fietsers),
- Spoorlijnpad/Spoorlaan (2.200 fietsers),
- Kudelstaartseweg (1.000 fietsers)
- Burgemeester Kasteleinweg (noordzijde, 4.500 fietsers).

Daarnaast zien we op basis van tellingen wat momenteel de meest populaire routes zijn. Dit zijn de vijf reeds benoemde routes aangevuld met Burgemeester Kasteleinweg (zuidzijde, 2.100 fietsers), Legmeerdijk (richting Kudelstaart, 2.000 fietsers en noordzijde, 1.700 fietsers), Stommeerweg (700 fietsers), Oosteinderweg (500 fietsers) en Hornweg (1.100 fietsers).

Als we kijken naar de toekomstige groei van de fietsroutes en de staat van deze routes, dan leidt dit tot de volgende inventarisatie :



Route	Opmerkingen	
Aalsmeerderweg	Onderdeel van Metropolitane Fietsroute MRA Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam.	
Middenweg	Vrijliggend 2-richtingen fietspad, voldoet qua breedte, verkeersveiligheid aandachtspunt vanwege vele erftoegangswegen. Bij het kruispunt met de Machineweg staat wel een verkeerslicht, dit wordt mogelijk een rotonde.	Stommeerweg
Spoorlijnpad/ Spoorlaan	Vrijliggend 2-richtingen fietspad, met 3 meter breedte te smal voor fietsverkeer tijdens spitsuur in 2040. Daarnaast is een gedeelte in zeer slechter staat: te smal, in tegels en niet vlak.	Oosteinderweg
Kudelstaartseweg	Vrijliggend 2-richtingen fietspad, met 3 meter breedte te smal voor fietsverkeer tijdens spitsuur in 2040. Aanbevolen breedte is 3,5 meter. Tevens niet overal in de voorrang en soms obstakels.	
Burgemeester Kasteleinweg (noordzijde)	Vrijliggend 2-richtingen fietspad met uitwijkmogelijkheden op overrijdbare berm, breedte voldoet niet, tegelverharding minder comfortabel dan asfalt. Er loopt een studie naar verbreding en verharding.	Hornweg
Burgemeester Kasteleinweg (zuidzijde)	Onderdeel van Metropolitane Fietsroute MRA Uithoorn-Aalsmeer-Hoofddorp/Schiphol. Vrijliggend 2-richtingen fietspad. Wordt aangepakt in het kader van het project HOVASZ. Gaat naar een breedte van 4 meter.	
Legmeerdijk (richting Kudelstaart)	Onderdeel van Metropolitane Fietsroute MRA Uithoorn-Aalsmeer-Hoofddorp/Schiphol. Vrijliggend 2-richtingen fietspad. Wordt aangepakt in het kader van het	Legmeerdijk (noordzijde)
		project HOVASZ. Gaat naar een breedte van 4 meter.
		Vrijliggend 2-richtingen fietspad, met 3 meter breedte te smal voor fietsverkeer tijdens spitsuur in 2040. Aanbevolen breedte is 3,5 meter.
		Het gaat hier om fietsstroken aan weerszijden van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Voldoet weliswaar aan fietsintensiteit, maar mede door hoge intensiteit motorvoertuigen (circa 12.000 voertuigen per etmaal) is verkeersveiligheid wel in het gedrang. Geen fysieke ruimte om te komen tot alternatieve inrichting.
		Het gaat hier om fietsstroken aan weerszijden van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De huidige vormgeving voldoet voor de fietscijfers. Verkeersveiligheid is wel een aandachtspunt vanwege vele (vracht)verkeer en erftoegangen.
		Vrijliggend 2-richtingen fietspad met voetgangersstrook. De tegelverharding zorgt voor minder rijcomfort voor fietsers en is ook in slechte staat. Breedte van 2,5 meter is eigenlijk te smal. Er wordt verkend of Hornweg ingericht kan worden als fietsstraat in combinatie met vermindering autoverkeer.
		Vrijliggend 2-richtingen fietspad, breedte 3,5 meter. Breedte voldoet, maar fietspad is niet overal in goede staat. Er is een gedeelte met losse betonplaten in slechte staat.

Doorrekening leefkwaliteit 2040

De toename van het verkeer heeft gevolgen voor de leefkwaliteit van Aalsmeer. Het gaat niet alleen om toenemende congestie en knelpunten, die zijn hiervoor behandeld, maar ook om de milieugevolgen. De groei van het aantal verkeersbewegingen heeft een toename van de geluidsbelasting en concentraties vervuilende stoffen tot gevolg. Op basis van de uitkomsten van het Verkeersmodel is gekeken wat de specifieke milieugevolgen van de verkeerstoename zijn. De gevolgen worden hierna beschreven, eerst volgt in onderstaand kader informatie over de duurzaamheidsindex: hoe duurzaam is de Aalsmeerse mobiliteit?

Dashboard Klimaat en Energie: hoe scoort Aalsmeer?

Het Kennisplatform CROW houdt een Dashboard Klimaat en Energie bij om inzichtelijk te maken hoe duurzaam de mobiliteit van de verschillende gemeenten in Nederland is. De meest duurzame gemeenten scoren een 5,4, het landelijk gemiddelde ligt op 4,5 en Aalsmeer scoort een 4,1. Op het vlak van duurzaamheid is er dus nog wat werk aan de winkel! Aalsmeer scoort goed op de onderwerpen luchtkwaliteit, afstand tot voorzieningen en schone bussen en scoort onvoldoende op de onderwerpen deelauto's, P+R en carpool, laadpunten, verkeersveiligheid en geluidsbelasting.

Het dashboard is te vinden op www.duurzaamheidsscore.nl. Hier wordt de score van Aalsmeer verder uitgelegd en onderbouwd.

Geluid

De geluidsbelasting in het groeiscenario 2040 is vergeleken met de referentiesituatie 2020. Daarbij is beschouwd op welke locaties sprake is van een significante, waarneembare toename van de geluidsbelasting (toename 2 dB of meer). Uit de analyse is gebleken dat langs één van de beschouwde wegvakken sprake is van een significante toename van de geluidsbelasting ten opzichte van 2020. Dit betekent dat de geluidsbelasting waarneembaar toeneemt ten opzichte van de basissituatie. Deze situatie is berekend langs de Hornweg. Tussen 2020 en 2040 is hier sprake van een toename van verkeer van circa 40%. Overigens wordt de Hornweg wel het komend jaar aangepakt, er wordt verkend of inrichting als een fietsstraat een haalbaar plan is. Dit zal ook zorgen voor minder auto's op deze weg. Langs de overige beschouwde wegen is geen sprake van een significante toename van de geluidsbelasting. Omdat voor de groeiscenario's geen sprake is van een vanuit de Wet geluidhinder te toetsen situatie (nieuwe of gewijzigde situaties), bestaat geen directe verplichting voor het treffen van geluidsreducerende maatregelen. Uiteraard kunnen deze vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening worden overwogen.

Luchtkwaliteit

Langs alle beschouwde wegvakken wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. In geen geval is sprake van toenames die “in betekenende mate” bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Gerealiseerd moet worden dat het toekomstscenario 2040 berekend is op basis van achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2020. Omdat deze factoren naar verwachting afnemen naar de toekomst toe, zullen de berekende concentraties in 2040 naar verwachting lager liggen en zal geen sprake zijn van (significante) toenames ten opzichte van de basissituatie. Voor de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof PM₁₀ wordt tevens voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Voor fijn stof PM_{2,5} liggen de achtergrondconcentraties momenteel nog rond de advieswaarde van 10 µg/m³. Naar verwachting wordt in de toekomst tevens voldaan aan deze advieswaarde.



6 Conclusie

Dit Koersdocument bouwt voort op de SWOT waar het Analysedocument mee is geëindigd. Inmiddels is er meer kennis opgebouwd, zowel over de huidige mobiliteit als over de toekomstige trends en ontwikkelingen. In dit hoofdstuk wordt de SWOT daarom aangescherpt en worden de vier velden van de SWOT met elkaar geconfronteerd om te komen tot de belangrijkste aandachts- en conflictpunten voor Aalsmeer op het vlak van mobiliteit.

6.1 Aanscherping SWOT

De SWOT is opgesteld als slotstuk van het Analysedocument. Dit Koersdocument geeft meer input over de ontwikkeling van Aalsmeer zelf en over trends en ontwikkelingen in de mobiliteit. Met deze informatie wordt de SWOT (vooral de kansen en bedreigingen) aangescherpt en vormt zo, na een confrontatie binnen de SWOT, als het ware de uitgangspositie voor de koersen voor de Mobiliteitsagenda.

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 HOV (R Net) busnetwerk 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, OV en actieve modaliteiten
- De lintbebouwing zorgt voor veel (interne) verplaatsingen en maakt het voor OV lastiger vanwege extensief bebouwd gebied
- Hoog autobezit en -gebruik, grote auto-afhankelijkheid, Aalsmeeders 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 OV-gebruik
- Verminderde OV-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 vragen om een specifieke 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
- Versnelling R Net door nieuwe routing en haltes veilingterrein
- 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 voorabri'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

6.2 Belangrijkste aandachts- en conflictpunten

De SWOT is aangescherpt en de belangrijkste sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen van de Aalsmeerse mobiliteit zijn nu in beeld. Om tot de belangrijkste aandachts- en conflictpunten te komen is echter een volgende slag nodig. Door het bezien van alle vier de kwadranten (bijvoorbeeld de zwaktes en bedreigingen in relatie brengen met kansen), is de volgende opsomming van aandachts- en conflictpunten ontstaan.

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 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.

Covid-19 heeft de mobiliteitswereld op zijn kop gezet. De sterke groei van de mobiliteit is (tijdelijk?) een halt toegeeroepen. 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).

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.

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 parkeer ruimte.



A large, light green, stylized number '7' is positioned diagonally across the right side of the slide, serving as a background element for the title.

Mobiliteitskoersen Aalsmeer

Dit Koersdocument sluit af met de Mobiliteitskoersen Aalsmeer. Deze koersen gelden als belangrijke input voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer en worden in de Mobiliteitsagenda verder uitgewerkt in concrete doelen en acties.

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.

Koers 6: Product OV versterken

Het OV heeft het lastig in Aalsmeer, het is tegelijkertijd wel van belang voor de brede 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 ruimtevrage 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.



Bijlage: Onderzoek Jongeren Aalsmeer

Voor de Mobiliteitsagenda is de mening van jongeren over de (toekomstige) bereikbaarheid van Aalsmeer ook van belang. Om de mening van de jongeren te peilen, is begin november een dag een vragenlijst online gezet op de Instagram-account van Buurtwerk Aalsmeer. De intro hiervan was als volgt: "De gemeente Aalsmeer en omgeving wordt steeds drukker. Nieuwe woningen, nieuwe bedrijven en er wordt steeds meer gereisd. Er zijn ook nieuwe vervoermiddelen als de Biro, elektrische fietsen en bakfietsen in het straatbeeld verschenen en voertuigen worden ook steeds meer gedeeld. Om Aalsmeer in de toekomst bereikbaar en verkeersveilig te houden, werkt de gemeente aan een zogenaamde Mobiliteitsagenda. Voor deze toekomstagenda is de mening van jongeren over de huidige en toekomstige bereikbaarheid van Aalsmeer ook belangrijk, doe je mee?"

Het bericht is 156 maal bekeken en de enquête is maar liefst 96 keer ingevuld. Normaal nemen er rond de 60 jongeren deel aan de enquêtes, het onderwerp leeft dus! Hierbij de resultaten van het onderzoek over mobiliteit.

1. Wat is je leeftijd?

- Jonger dan 16 (39,5%)
- 16-18 (33%)
- 19-21 (14,5%)
- Ouder dan 21 (13%)

2. Waar woon je?

- Kern Aalsmeer (inclusief Uiterweg en Oosteinde) (22,5%)
- Kudelstaart (50%)
- Nieuw Oosteinde (11,5%)
- Buiten de gemeente (Uithoorn, Amstelveen, Hoofddorp, Aalsmeerderbrug) (16%)

3. Met welk vervoermiddel reis je het meest?

- Lopend (0,5%)
- (Elektrische) fiets/scooter (63,5%)
- Openbaar Vervoer (18%)
- Auto (15%)

4. Welk vervoermiddel heeft jouw voorkeur?

- Fiets (42%) of elektrische fiets (58%)
- Elektrische fiets (21%) of scooter (79%)
- Openbaar vervoer (14%) of auto (86%)
- Eigen auto (96%) of deelauto (4%)
- Elektrische fiets (14%) of auto (86%)

5. Wat is het grootste bereikbaarheidsknelpunt van Aalsmeer? ...

- Hortensiaplein
- Alle werkzaamheden die gaande zijn
- Als er weer een bus onder de brug van Hornweg vastzit
- Kudelstaart: niet te bereiken met OV of weg te komen
- Dat de bussen 's nachts niet naar Kudelstaart rijden
- Kerk
- Teveel vrachtwagens op N196 door de Bloemenveiling

6. In Aalsmeer is de auto het belangrijkste vervoermiddel. Wat verwacht jij van jezelf in de toekomst?

- Ik koop een eigen auto (96%)
- Ik ga gebruik maken van de deelauto (1%)
- Ik wil later geen (deel)auto (3%)

7. Wat is de meest verkeersonveilige locatie in Aalsmeer?

- N201
- Hornweg
- Bocht bij het fort, zelf daar ook een ongeluk gehad
- bocht/kruising Sparnaaij
- Lakenblekerstraat
- Bocht Sparnaaij dorp
- Hoek bij Café De Hoek
- Kruispunt bij de Uiterweg
- Bij de veiling
- Rotonde op de Machineweg

8. Ik reis vooral

- binnen Aalsmeer (39%)
- vanuit Aalsmeer buiten de gemeente (en andersom) (61%)

9. Hoe verwacht je over 5 à 10 jaar het meest te reizen?

- Lopend (1%)
- (Elektrische) fiets (7%)
- Openbaar Vervoer (5%)
- Auto (87%)

10. Als je de gemeente tips mag geven om de bereikbaarheid van Aalsmeer te verbeteren, welke zijn dat dan?

- In Kudelstaart meer verschillende busbestemmingen
- 2 takt benzine/olie mengsel pompen bij alle tankstations
- Vaker een bus vanuit Kudelstaart te doen en ook een naar Uithoorn
- Meer bussen naar Kudelstaart en een verbinding vanuit Kudelstaart naar Uithoorn
- Meer bussen, minder drukte
- Kudelstaart ov fixen
- Ik zou zeggen meer/vaker bussen laten rijden van Aalsmeer naar Kudelstaart en andersom
- Ik zou maken dat de bussen 's nachts weer rijden
- Op sommige plekken meer verlichting dat maakt het fietsen in het donker prettiger

