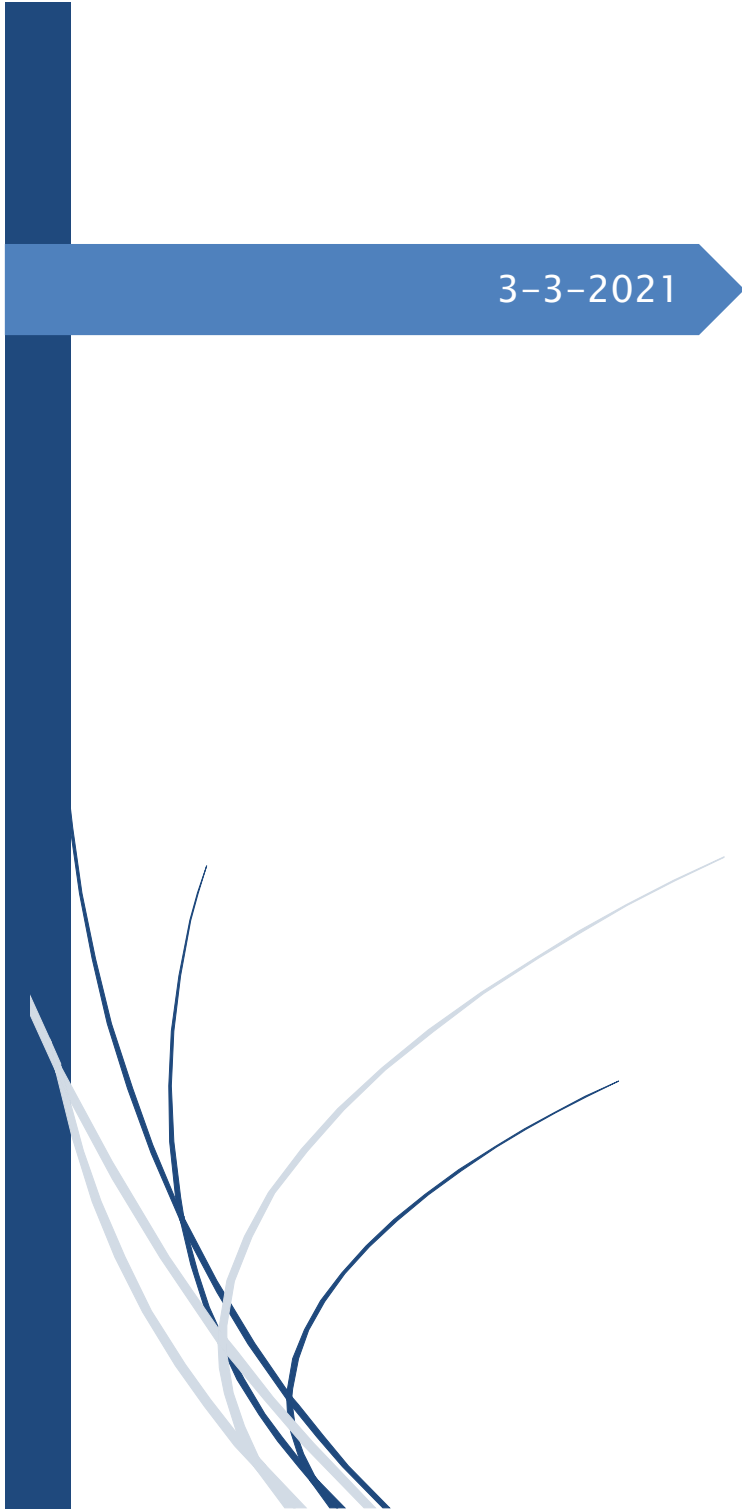




3-3-2021

Programma Bereikbaarheid Bosrandweg/ Fokkerweg

Een multimodaal adaptief programma voor een
betere mobiliteit.

Programma Bereikbaarheid Bosrandweg/Fokkerweg Adaptief multimodaal programma

1. Inleiding

In 2020 is de Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg uitgevoerd. De verkenning kwam voort uit het onderzoek 'Ontsluiting A9/A2', waarin werd geconcludeerd dat de bereikbaarheid van de kruising van de Bosrandweg (N231) en de Fokkerweg (N232) naar verwachting vanaf 2025 in het geding komt. De verkenning is als project opgenomen in de studiefase van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI, tegenwoordig het IMPI). Begin 2020 is in het kader van HOV Schiphol-Oost de bestuurlijke afspraak gemaakt, om het HOV-tracé tussen Schiphol-Oost en Schiphol-Rijk mee te nemen in de verkenning.

Het doel van de verkenning was om tot een breed gedragen adaptief multimodaal programma 'Bereikbaarheid Bosrandweg/Fokkerweg' te komen. In de verkenning lag de focus op de multimodale bereikbaarheid van het studiegebied. Van voetganger, fietser en busreiziger tot de automobilist en de vrachtwagenchauffeur. Daarnaast is aandacht besteed aan de thema's verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, duurzaamheid en gezondheid.

Het programma 'Bereikbaarheid Bosrandweg/Fokkerweg' maakt inzichtelijk wat de komende 10 tot 20 jaar nodig is om de multimodale bereikbaarheid rond deze twee provinciale wegen goed te houden.

Deze notitie gaat in op de conclusies van de verkenning: welke problemen zijn geconstateerd of worden verwacht? Wat zijn de belangrijkste bevindingen geweest tijdens de verkenning? En welke maatregelen zijn nodig om een goede, multimodale, bereikbaarheid te hebben in de periode

tot 2040? De notitie eindigt met het adaptieve multimodale programma inclusief een verdeling van taken en verantwoordelijkheden.

Proces

De Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg is uitgevoerd door adviesbureau Goudappel/Coffeng in opdracht van de provincie Noord-Holland in samenwerking met:

- Vervoerregio Amsterdam;
- Gemeente Aalsmeer;
- Gemeente Amstelveen;
- Gemeente Haarlemmermeer;
- Schiphol Real Estate.

Tijdens het onderzoek is dankbaar gebruik gemaakt van de kennis in de omgeving van (vertegenwoordigers van) bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

Commitment bij partijen

In een bestuurlijk overleg op 17 februari 2021 hebben de samenwerkende partijen met elkaar de uitkomsten van de verkenning en het vervolg besproken. De bestuurders hebben:

- 1) Kennis genomen van de eindrapportage Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg;
- 2) Ingestemd met het voorstel van het programma 'Bereikbaarheid Bosrandweg/Fokkerweg', waaronder:
 - a. de keuze van maatregelen die vanuit de verkenning een plek hebben gekregen in het programma;
 - b. de indeling van maatregelen op de korte, middellange en lange termijn zoals benoemd in het voorstel;
 - c. de toewijzing van maatregelen aan initiatiefnemers zoals benoemd in het voorstel;
- 3) De intentie uitgesproken om als initiatiefnemer de betreffende maatregelen op te pakken conform het programma.

2. Probleemanalyse

Voor de probleemanalyse is gebruik gemaakt van bestaande plannen en beleid, eerdere studieprojecten en het regionale verkeersmodel VENOM. Er zijn twee 'foto's' gemaakt van de situatie rond de Bosrandweg en Fokkerweg in 2030 en 2040. Samengevat zijn de volgende knelpuntenesignaleerd.

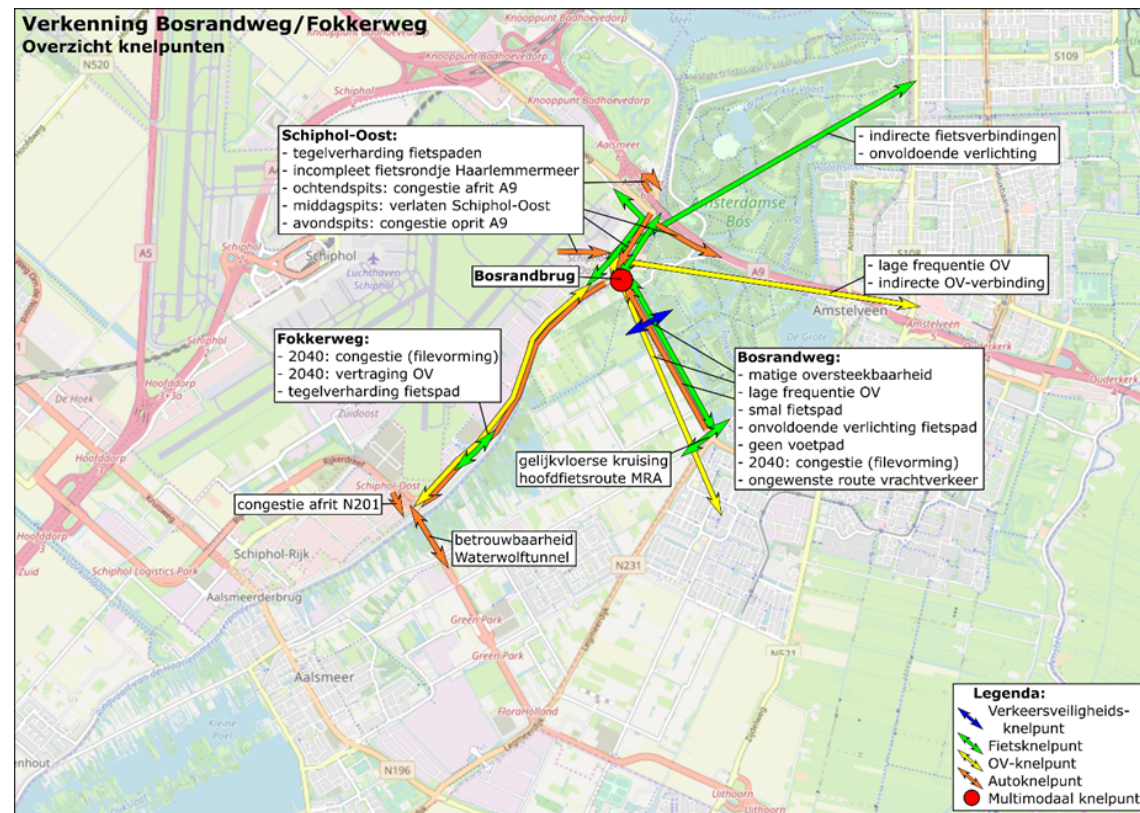
De Bosrandbrug is één van de bepalende factoren in het gebied. Veel mensen uit de omgeving ervaren de brug als een knelpunt. Voor de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer zorgt de brug eveneens voor een knelpunt. De doorstroming op het kruispunt op de Fokkerweg bij de Bosrandbrug wordt eveneens als knelpunt voor het openbaar vervoer benoemd. Daarnaast zijn de verbindingen per openbaar vervoer niet aantrekkelijk om te fungeren als alternatief voor de auto, bijvoorbeeld tussen Amstelveen en Schiphol-Oost.

Voor fietsers is het niet aantrekkelijk om te fietsen via het Amsterdamse Bos naar Schiphol-Oost. Dit heeft te maken met de indirecte route en het ontbreken van (goede) verlichting. Voor de voetganger is geen verbinding tussen Schiphol-Oost enerzijds en het Amsterdamse Bos en Renaissance hotel anderzijds.

Voor het autoverkeer geldt dat de verkeersdruk toeneemt en tot knelpunten leidt rondom Schiphol-Oost indien er geen maatregelen worden getroffen. Een eventuele verhuizing van het KLM hoofdkantoor is daar mede bepalend in. Het goederenvervoer van/naar Flora Holland ziet vaak de Waterlooftunnel als onbetrouwbaar vanwege storingen en kiest bij voorbaat de ongewenste route via de Bosrandweg en Legmeerdijk.

Qua verkeersveiligheid is het beeld diffuus: er is geen specifieke ongevallocatie aan te wijzen. Wel is het oversteken van de Bosrandweg, met name bij de maneges, een probleem. Het verkeer op de provinciale wegen levert geen problemen op voor de luchtkwaliteit, maar

bij een aantal woningen is wel een relatief hoge geluidsbelasting geconstateerd. In onderstaande afbeelding is een overzicht weergegeven van de knelpunten.



Afbeelding 1: overzicht van knelpunten uit de probleemanalyse van de verkenning Bosrandweg (N231)/Fokkerweg (N232). Waar 2040 voor staat betekent dat deze knelpunten pas ná 2030 gaan optreden.

3. Conclusies Verkenning

De Bosrandweg (N231) en Fokkerweg (N232) spelen een belangrijke rol in het regionale wegennet. De Bosrandweg ontsluit het zuiden van Amstelveen en het noordoosten van Aalsmeer met de A9. Daarmee heeft de Bosrandweg een groot belang voor de bereikbaarheid van beide gemeenten. De Fokkerweg ontsluit bedrijventerrein Schiphol-Oost met enerzijds de A9 en anderzijds de N201. Daarnaast heeft de Bosrandweg de functie van uitwijkroute bij calamiteiten in de Waterwolfunnel in de N201. Beide wegen behouden deze functies in de komende 20 jaar.

Het bedrijventerrein Schiphol-Oost is een autolocatie. Het gebruik van de auto is hoog (circa 80% van de mensen komt met de auto). Daarom is het inzetten op het stimuleren van openbaar vervoer- en fietsgebruik essentieel om ook in de toekomst de bereikbaarheid rond dit gebied te waarborgen. Door het bedrijventerrein anders te ontsluiten ontstaat verlichting van het knelpunt op de kruising Bosrandweg/Fokkerweg. Deze verlichting maakt het mogelijk om de doorstroming te verbeteren en meer ruimte te geven aan het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger.

Voor het openbaar vervoer liggen er mogelijkheden om directe en snelle verbindingen tussen Amstelveen en Schiphol-Oost te realiseren. Daarvoor is binnen de OV-concessie Amstelland-Meerlanden van de Vervoerregio Amsterdam nadere uitwerking nodig van het effect op het lijnennet in Amstelveen. In de cyclus van het vervoerplan kan dit meegenomen worden.

Een belangrijke conclusie uit de verkenning is dat de fysieke ruimte ontbreekt om het knelpunt van de Bosrandbrug op te lossen. Aan de ene kant is de bebouwing van Schiphol-Oost en aan de andere kant is het Amsterdamse Bos. Extra capaciteit op de wegen die leiden naar de Bosrandbrug verergeren het knelpunt rondom de brug. Hoewel een verbreding van de Bosrandweg het wegennet in Amstelveen ontlast, levert het meer nadelen dan voordelen op. Echter, door de druk op het kruispunt

Bosrandweg/Fokkerweg te verlichten, verbetert de doorstroming op en rond de brug, zeker in combinatie met de aanpak van de rotonde met de Nieuwe Meerlaan.

De Bosrandweg zelf ligt in een prachtige omgeving met het Amsterdamse Bos en Schinkelbos als belangrijke natuur- en recreatiegebieden. Voor de Bosrandweg liggen er kansen om de situatie voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Daarnaast zijn er koppelkansen om de natuur(verbindingen) te versterken in het kader van de Westeinderscheg.

Op basis van deze conclusies uit de verkenning is een adaptief multimodaal programma opgesteld voor de bereikbaarheid van de Bosrandweg en Fokkerweg.

4. Adaptief multimodaal programma

Het adaptief multimodaal programma 'Bereikbaarheid Bosrandweg/Fokkerweg' bestaat uit maatregelen, geadviseerd door adviesbureau Goudappel/Coffeng. De maatregelen in dit programma zijn aanvullend op wat er nu in de omgeving reeds in gang is gezet. Een greep uit de lopende ontwikkelingen:

- De fly-over voor busverkeer tussen Schiphol-Rijk en Schiphol-Oost wordt geschikt gemaakt voor busverkeer in twee richtingen;
- Langs de Loevesteinse Randweg wordt door Schiphol een fietspad aangelegd zodat een directe en snelle fietsverbinding ontstaat met Schiphol-Noord en Schiphol Plaza.
- Door middel van een Blauwe Golf worden openingstijden van bruggen beter op elkaar afgestemd zodat ze zo kort en zo min mogelijk open hoeven te zijn;
- Er worden dynamische routeinformatiepanelen (DRIP's) geplaatst om weggebruikers te informeren over de beschikbaarheid van de Waterwolftunnel;
- De Waterwolftunnel heeft continu de aandacht van de provincie om het aantal storingen en de impact daarvan te verminderen.
- In het Bosplan van het Amsterdamse Bos staan voorstellen en maatregelen die naadloos aansluiten op de bevindingen uit deze verkenning;
- Duurzame materialen worden standaard toegepast bij provinciale projecten en is daarmee randvoorwaardelijk voor provinciale projecten uit dit programma. De provincie neemt 8% extra op in kostenramingen voor duurzame materialen.

Toevoeging op voorgestelde maatregelen

Naast de maatregelen die door adviesbureau Goudappel/Coffeng zijn geopperd, wordt voorgesteld om een extra maatregel toe te voegen aan het programma. Het gaat om de kruising van de Bosrandweg met de Rietwijkeroordweg. Net als de rotonde met de Nieuwe Meerlaan is de kruising met de Rietwijkeroordweg niet optimaal voor de veiligheid en de

doorstroming. Daarom wordt voorgesteld om voor beide locaties te zoeken naar een optimale vormgeving.

Onderverdeling in tijd

Een aantal maatregelen kan op korte termijn uitgevoerd worden of heeft geen relatie met een bepaalde ontwikkeling. Andere maatregelen zijn gekoppeld aan een ontwikkeling die nog plaats moet vinden. Bijvoorbeeld het verplaatsen van de doorlaatpost is gekoppeld aan de verhuizing van KLM van Amstelveen naar Schiphol-Oost.

Per maatregel is gekeken op welk moment de maatregel het beste uitgevoerd kan worden. Dat leidt tot een onderscheid in drie termijnen:

- Korte termijn (tot 2025)
- Middellange termijn (2025-2030)
- Lange termijn (2030-2040)

Per termijn is gekeken welke ontwikkelingen plaatsvinden en welke maatregelen daaraan gekoppeld kunnen worden. In de tabellen op de volgende pagina's is het adaptief multimodaal programma weergegeven.

Rol initiatiefnemer

Bij elke maatregel is aangegeven wie initiatiefnemer is voor de betreffende maatregel. De initiatiefnemer is altijd één van de partners van de verkenning. Het is niet netjes om als gezamenlijke partijen een 'buitenstaander' aan te wijzen als initiatiefnemer. Dat wil niet zeggen dat de initiatiefnemer ook altijd de projecttrekker moet zijn. Het kan ook zijn dat het initiatief nemen om gesprekken te starten en de maatregel overdragen afdoende is om de rol als initiatiefnemer in te vullen.

Tenslotte is aangegeven welke partijen bij de maatregel betrokken kunnen of moeten zijn. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen of de maatregel wel of niet wordt opgepakt, al dan niet gekoppeld aan een ontwikkeling of financieringsvraagstuk. Het programma ligt niet vast, maar geeft wel richting aan ontwikkelingen van de Bosrandweg/Fokkerweg en omgeving.

Financiering

Het programma 'Bereikbaarheid Bosrandweg/Fokkerweg' is geen uitvoeringsprogramma waarvan de financiering al rond is. De initiatiefnemers hebben de intentie uitgesproken om gezamenlijk dit programma uit te voeren. Daarbij behoudt de initiatiefnemer de ruimte om een integrale afweging te maken met de overige opgaven waar de initiatiefnemer voor staat. Dat betekent dat de financiering plaatsvindt op projectbasis. De initiatiefnemer is niet 100% verantwoordelijk voor de financiering. Per project wordt door de initiatiefnemer aan andere betrokken partijen gevraagd om bij te dragen. Dat kan inhoudelijke inbreng zijn, maar dus ook een financiële bijdrage.

Voor de maatregelen op korte termijn (tot 2025) heeft de provincie Noord-Holland een budget van € 1 miljoen gereserveerd¹. De maatregelen voor de korte termijn kunnen naar verwachting ook op korte termijn opgepakt worden. Maatregelen op de middellange en lange termijn, waar de provincie initiatiefnemer is, worden opgenomen in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI). Eventuele financiering wordt beschikbaar gesteld aan de hand van een integrale afweging en besluitvorming over de gehele projectenportefeuille van het iMPI.

De financiering van maatregelen waarvoor andere partijen als initiatiefnemer zijn aangemerkt, wordt door de initiatiefnemer belegd in bestaande of nieuwe programma's en begrotingen, waarbij ook de betrokken partijen rekening houden met een (financiële) bijdrage. Ook binnen die begrotingen wordt verwacht dat een integrale afweging plaats moet vinden voordat financiering beschikbaar wordt gesteld.

Gevolgen van coronapandemie

¹ Het budget van € 1 miljoen t.b.v. de uitvoering van kleine maatregelen is aangedragen als onderdeel van de uitvoering van motie 25A 'maatregelen projecten infrastructuur tegen recessie'.

2020 stond in het teken van de coronapandemie. De pandemie en bijbehorende maatregelen hebben een behoorlijke impact gehad op het dagelijks leven van velen. Ook op de mobiliteit hebben de 'coronamaatregelen' een grote invloed gehad en levert een aantal algemene inzichten op. Zo is door het thuiswerken geen sprake meer van dagelijkse files door woon-werkverkeer. Maar is het recreatieverkeer met de auto wel toegenomen, o.a. ten koste van het openbaar vervoer.

Naar verwachting heeft een aantal effecten een blijvend karakter. Dit leidt er toe dat wijzigingen in de mobiliteitsstromen zullen optreden. Welke dat zijn is nu nog niet te zeggen. Binnen de provincie Noord-Holland werkt een team aan het inzichtelijk maken van deze veranderingen. Daarnaast zal ook de tijd moeten leren welke definitieve effecten gaan optreden op de mobiliteit.

Dit maakt dat het adaptieve karakter van het programma een belangrijke rol speelt: een maatregel wordt alleen uitgevoerd als het knelpunt ook daadwerkelijk optreedt. En aan de andere kant worden andere maatregelen juist urgenter, zoals het veilig kunnen fietsen, al dan niet recreatief.

Korte termijn (tot 2025)

Code	Maatregel	Initiatiefnemer	Betrokken partijen
K-01	<u>Spreiding ploegendiensten TAO</u> De uitstroom van de medewerkers van het Technisch Areaal Oost (het afgeschermd deel van Schiphol-Oost) vindt rond 15:30 uur met een piek plaats. Door spreiding van de ploegendiensten kan de druk van de uitstroom verspreid worden.	Schiphol Real Estate	Diverse bedrijven Schiphol-Oost
K-02	<u>Opknappen entree fietsers Schiphol-Oost</u> De fietstunnel ter hoogte van het Constellation Building vormt de entree voor fietsers naar Schiphol-Oost. Door het opknappen van de entree verbetert daar de sociale veiligheid.	Provincie Noord-Holland	Schiphol Real Estate
K-03	<u>Optimaliseren KAR</u> De voorrang voor busverkeer bij verkeerslichten wordt geregeld via KAR. Op de Brugstraat kan de KAR geoptimaliseerd worden voor de buslijnen van en naar Schiphol-Oost.	Schiphol Real Estate, Provincie Noord-Holland	Vervoerregio
K-04	<u>Voetpad Renaissance Hotel – Schiphol-Oost</u> Op dit moment ontbreekt een voetgangersroute tussen het hotel en de bushalte op Schiphol-Oost. Door het aanleggen van een voetpad en het toevoegen van een voetgangerslicht op de kruising met de Fokkerweg, worden de voetgangers gefaciliteerd.	Provincie Noord-Holland	Vervoerregio
K-05	<u>Houten vangrail tussen weg en fietspad Bosrandweg</u> Voor het verbeteren van de fietsroute is een verbreding van het fietspad voorzien (zie maatregel M-11). Door het fietspad te verbreden wordt de berm tussen fietspad en weg smaller waardoor een vangrail nodig wordt. Vooruitlopend op de verbreding kan de vangrail alvast geplaatst worden om op korte termijn de veiligheid voor fietsers te verbeteren.	Provincie Noord-Holland	Vervoerregio
K-06	<u>Pad tussen Bosrandweg 25 en rotonde Nieuwe Meerlaan</u> Voor het aanbieden van een alternatief voor het oversteken van de Bosrandweg is geopperd om een pad te realiseren tussen Bosrandweg 25 en de rotonde Nieuwe Meerlaan via het Schinkelbos.	Provincie Noord-Holland	Gemeenten Aalsmeer, Amstelveen en Amsterdam (afdeling Sport en Bos)
K-07	<u>Verruimen spitssluiting recreatievaart</u> Om de piekdruk rond Schiphol-Oost zo goed mogelijk te laten doorstromen wordt de spitssluiting van de Bosrandbrug voor de recreatievaart verlengt naar 15:00 tot 18:00 uur i.p.v. 16:00 tot 18:00 uur. Deze maatregel wordt afgestemd met de beroeps- en recreatievaart.	Provincie Noord-Holland	
K-08	<u>Onderzoek fietsverbindingen tussen dijk en FLP en zuidende Schiphol-Oost</u> Fietsers vanuit het zuiden richting Fokker Logistics Park moeten nu omfietsen. Daarnaast is geen fietsverbinding beschikbaar voor het zuidelijk gedeelte van Schiphol-Oost.	Provincie Noord-Holland	Gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Real Estate,

			Schiphol Logistics Park
K-09	<u>Onderzoek kruisingen Bosrandweg met Nieuwe Meerlaan en Rietwijkeroordweg</u> De huidige rotonde met Nieuwe Meerlaan en kruispunt met Rietwijkeroordweg lijken niet de meest optimale oplossing. Nader onderzoek moet uitwijzen of de beide punten verder geoptimaliseerd kunnen worden of dat een andere vormgeving een duurzamere oplossing is.	Provincie Noord-Holland	Vervoerregio, Gemeente Amstelveen, Gemeente Aalsmeer
K-10	<u>Onderzoek knooppunt OV Schiphol-Oost</u> Voor het optimaliseren van het OV-netwerk kan een knooppunt met keerlus op Schiphol-Oost uitkomst bieden. Er is een kavel beschikbaar hiervoor.	Vervoerregio als kwartiermaker, daarna Schiphol Real Estate	Connexxion, Schiphol Real Estate
K-11	<u>Betere verlichting fietspad Bosrandweg</u> De huidige verlichting is gericht op de weg. Het fietspad is op enkele plaatsen donker. Onderzocht moet worden hoe dit eenvoudig te verbeteren is. Bijvoorbeeld door extra verlichting, belijning of led-lampen in het wegdek.	Provincie Noord-Holland	Vervoerregio

Middellange termijn (2025-2030)

Ontwikkeling: Verhuizing hoofdkantoor KLM van Amstelveen naar Schiphol-Oost (naar verwachting na 2024)

Onderstaande maatregelen zijn gekoppeld aan deze ontwikkeling:

Code	Maatregel	Initiatiefnemer	Betrokken partijen
M-01	<u>Zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost</u> De verkeersdruk op de Poortstraat en Brugstraat / Bosrandweg neemt toe. Door een zuidelijke ontsluiting op de Fokkerweg ter hoogte van de Kema Joranstraat te realiseren, wordt het verkeer meer verspreid en ontstaat verlichting van de verkeersdruk op de kruising Bosrandweg/Fokkerweg. Deze maatregel sluit aan op het project HOV Schiphol-Oost waarbij de fly-over voor busverkeer in twee richtingen geschikt wordt gemaakt.	Provincie Noord-Holland	Schiphol Real Estate, Vervoerregio, Gemeenten Amstelveen en Haarlemmermeer
M-02	<u>Verplaatsen doorlaatpost TAO</u> Door de komst van de KLM Blue base en een zuidelijke ontsluiting van Schiphol-Oost, is een verplaatsing van de doorlaatpost nodig.	Schiphol Real Estate	
M-03	<u>Afwaarderen Brugstraat</u> Door de realisatie van de zuidelijke ontsluiting kan de Brugstraat in één richting afgewaardeerd worden. Het verkeer kan niet meer Schiphol-Oost verlaten via de Brugstraat zodat ruimte ontstaat op de kruising met de Fokkerweg en daar de doorstroming kan verbeteren.	Schiphol Real Estate	Provincie Noord-Holland, Vervoerregio, Gemeente Amstelveen
M-04	<u>Onderzoek benutten capaciteit OV-ringlijn Schiphol</u> Door de ontwikkelingen op Schiphol-Oost neemt de parkeerdruk toe. Door in te zetten op spreiding over de bestaande parkeerplaatsen langs de OV-ringlijn, kan de toenemende druk beperkt worden. De vraag is in hoeverre de capaciteit op de OV-ringlijn benut of verhoogd moet worden om dit mogelijk te maken.	Schiphol Real Estate	Vervoerregio, Gemeente Haarlemmermeer

Maatregelen gekoppeld aan groot onderhoud:

Code	Maatregel	Initiatiefnemer	Betrokken partijen
M-05	<u>Tegels op fietspaden vervangen door asfalt</u> Voor het verhogen van het comfort is het wenselijk om de tegels in fietspaden te vervangen voor asfalt.	Schiphol Real Estate	

Overige maatregelen voor de middellange termijn:

Code	Maatregel	Initiatiefnemer	Betrokken partijen
M-06	<u>Directe busverbinding Amstelveen – Schiphol-Oost</u> Er liggen kansen om de busverbindingen tussen Amstelveen en Schiphol-Oost te verbeteren, eventueel aansluitend op de Amsteltram. Het is aan de vervoerder om aan te geven wat de mogelijkheden zijn en wat nodig is qua infrastructuur om dit mogelijk te maken. De vervoerder kan dit opnemen in het Vervoerplan. Voor een eventuele busbaan tussen de A9 en Schiphol-Oost, om een directe busverbinding via de A9 mogelijk te maken, is een kostenindicatie opgesteld.	Vervoerregio	Vervoerder(s), Gemeenten
M-07	<u>Noordelijke ontsluiting Schiphol-Oost</u> Net zoals bij de zuidelijke ontsluiting zorgt een noordelijke ontsluiting voor verlichting van de verkeersdruk op de Fokkerweg ter hoogte van de Bosrandbrug. De noordelijke ontsluiting betreft het openstellen van de ongebruikte bussluis tussen de Schipholweg en Loevesteinse Randweg. De uitvoering hiervan kan eventueel gekoppeld worden aan de werkzaamheden aan de A9.	Provincie Noord-Holland / Schiphol Real Estate	Vervoerregio, Gemeenten Amstelveen en Haarlemmermeer, Rijkswaterstaat
M-08	<u>Verdere uitwerking fietstunnel bij Legmeerdijk</u> De fietsroute tussen Amstelveen en Aalsmeer is onderdeel van het MRA-hoofdfietsroute netwerk. Er is nog geen exacte locatie voor de kruising met de N231 bepaald. Dit moet eerst gebeuren voordat een fietstunnel verder uitgewerkt wordt. De gemeenten Amstelveen en Aalsmeer zijn aan zet voor de locatiebepaling, daarna worden Provincie en Vervoerregio nauw betrokken bij verdere uitwerking.	Gemeente Amstelveen	Gemeente Aalsmeer, Vervoerregio, Provincie Noord-Holland
M-09	<u>Onderzoek HOV busbaan Schiphol-Oost – Schiphol-Rijk</u> Een vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van een vrijliggende busbaan inclusief fietsvoorziening tussen de rotonde Capronilaan - Fokkerweg en de fly-over voor busverkeer op Schiphol Oost. Aandachtspunten daarbij zijn het ruimtegebrek, de waterkerende functie van de dijk langs de ringvaart en optimalisatie van het genoemde kruispunt.	Provincie Noord-Holland	Vervoerregio, Gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Real Estate

Code	Maatregel	Initiatiefnemer	Betrokken partijen
M-10	<u>Onderzoek snelfietsroute Amsterdamse Bos</u> Om Schiphol-Oost beter te verbinden met Amsterdam-Zuid en Amstelveen-Noord is voorgesteld om een snelfietsroute door het Amsterdamse Bos uit te werken. Dit kan in het kader van het Bosplan 2020-2030 van het Amsterdamse Bos.	Vervoerregio als kwartiermaker, daarna Gemeente Amsterdam	Gemeente Amstelveen, Gemeente Amsterdam (Afdeling Sport en Bos)
M-11	<u>Verbreden fietspad Bosrandweg</u> Vanwege het gebruik door verschillende typen fietsers is het wenselijk het fietspad te verbreden naar 4 meter en uit te voeren in rood asfalt. De uitvoering kan gekoppeld worden aan (klein) onderhoud.	Provincie Noord-Holland	Vervoerregio, Gemeente Amstelveen

Lange termijn (2030-2040)

Er zijn geen maatregelen voorzien voor de lange termijn. Wel kunnen de onderzoeken uit de eerdere termijn aanleiding zijn om voor de lange termijn maatregelen te treffen. Bij een actualisatie worden die maatregelen in dit programma opgenomen.

5. Programmasturing

Omdat sprake is van meerdere initiatiefnemers voor de maatregelen uit het programma, is monitoring van het programma essentieel. De provincie Noord-Holland neemt de programmasturing op zich. De initiatiefnemers vertalen het programma door naar hun eigen programma's om zo de projecten te borgen. Via bestaande gremia, zoals het MT infraprojecten MRA-Zuid², wordt de voortgang van het programma periodiek besproken. Daarnaast zijn bepaalde ontwikkelingen, zoals de verhuizing van KLM, aanleiding om met elkaar in overleg te gaan over de maatregelen die daarbij horen.

In het eerste kwartaal van 2022 zal een tussenevaluatie plaatsvinden. Dit wordt samen met de andere initiatiefnemers opgepakt. Tijdens de tussenevaluatie wordt de stand van zaken van de maatregelen doorgesproken. Indien nodig vindt een herijking van het programma plaats en worden nadere werkafspraken gemaakt over de monitoring van het programma. Het is niet nodig om een programmateam van alle initiatiefnemers op te zetten. De partijen kennen elkaar goed en weten elkaar te vinden wanneer iemand ergens tegen aan loopt. De provincie werkt de komende tijd een Plan van Aanpak uit voor het verdere verloop van het programma.

² Het MT infraprojecten MRA-Zuid bestaat uit vertegenwoordigers van de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Haarlemmermeer. Wanneer dit programma op de agenda van het MT staat, worden gemeenten Amstelveen / Aalsmeer en Schiphol Real Estate uitgenodigd.