

Bereikbaarheidsagenda Zuidlob

Adaptieve agenda voor een duurzaam bereikbare Zuidlob

Definitief – 7 februari 2022

Colofon

Definitief – 7 februari 2022

Opdrachtgever: Wilko Wieffering (gemeente Amstelveen/Aalsmeer)

Kernteam:

Wilko Wieffering (gemeente Amstelveen/Aalsmeer)
Clement Jager (gemeente Amstelveen/Aalsmeer)
Frans de Haes (gemeente Ouder-Amstel)
Nico Molenaar (gemeente Uithoorn)
Ellen Kuikman (Vervoerregio Amsterdam)
Wim Brussaard (Provincie Noord-Holland)

Opgesteld door: Joost de Jong, Koen Arendsen (Arcadis Nederland B.V.)



Inhoud

1	Inleiding De totstandkoming van de bovenlokale bereikbaarheidsagenda	4
2	Ambities en opgaves Verkenning van het gebied Zuidlob	7
3	Maatregelenpakket Onze gezamenlijke aanpak voor een duurzaam bereikbare Zuidlob	16
4	Fasering en financiën De vertaling naar uitvoering	28

1. Inleiding

De totstandkoming van de bovenlokale bereikbaarheidsagenda

1. Inleiding

De bereikbaarheid van de gemeente Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en de kern Ouderkerk aan de Amstel komt in de komende jaren onder druk te staan als gevolg van ruimtelijk-economische en mobiliteitsontwikkelingen. De gemeentes werken daarom samen onder de noemer 'Zuidlob' om te komen tot een bovenlokale bereikbaarheidsagenda. Dit eerste hoofdstuk bevat een toelichting op de achterliggende beweegredenen en doelstellingen voor een gezamenlijke bereikbaarheidsagenda, en een toelichting op de gevolgte aanpak.

1.1 Aanleiding

Verschillende keuzes op het gebied van mobiliteit en verstedelijking hebben onderlinge samenhang en lopen over de gemeentegrenzen heen. Dat vraagt om een gezamenlijke verkenning naar de bestaande en toekomstige integrale bereikbaarheidsvraagstukken in relatie met die ontwikkelingen (ook buiten de Zuidlob), zoals andere gemeenten in de regio dit gezamenlijk ook al hebben opgepakt. De vier gemeenten zijn allen actief met een eigen mobiliteitsvisie en het is slim en tegelijkertijd noodzakelijk om hierin opgaven op regionale schaal aan elkaar te verbinden in de vorm van een gezamenlijke bereikbaarheidsagenda.

Een dergelijke verkenning/agenda zorgt ervoor dat bereikbaarheidsvraagstukken gezamenlijk opgepakt worden, op basis van een regionaal integraal verhaal. Dit sluit aan bij de nieuwe werkwijze van zowel de provincie Noord-Holland als de Vervoerregio Amsterdam (hierna Vervoerregio) om vroegtijdig in de planvorming betrokken te worden en niet pas wanneer er al (lokale) keuzes gemaakt zijn. Tevens biedt deze agenda voor overheden kansen ten aanzien van het regionaal en mogelijk nationaal op de kaart zetten van de benodigde schaa sprong in bereikbaarheidsmaatregelen/-projecten, zowel fysiek als in gedragsmaatregelen. Tegelijkertijd zorgt de bereikbaarheidsagenda voor regionale medewerking/draagvlak /agendering en zal vervolgens ook gezien worden of er medefinancieringskansen ontstaan/bestaan. Denk hierin primair aan de Vervoerregio Amsterdam, echter de provincie Noord-Holland en zelfs het Rijk (programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en/of MIRT) kunnen ook in beeld komen. De bovenbeschreven kansen zijn niet of zeer beperkt aanwezig als gemeenten 'solo' acteren en andere partijen te laat betrekken.

In de bereikbaarheidsagenda staan de belangrijkste ruimtelijk-economische en mobiliteitsontwikkelingen centraal en wordt gezamenlijk gezocht naar (de integrale aanpak van) mobiliteitsvraagstukken die hier uit voortkomen. Bij de vraagstukken komen alle mobiliteitswijzen in samenhang aan bod. Uiteindelijk leidt een agenda niet alleen tot studies of projecten, maar kan het ook als input dienen voor SBaB en de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA. Het komen tot een bereikbaarheidsagenda wordt gedragen door de portefeuillehouders mobiliteit van de vier gemeenten, de Vervoerregio en de provincie.

1.2 Relatie met regionaal en lokaal beleid

Het opstellen van de bereikbaarheidsagenda heeft –ten volledigheid– geen invloed op planning en proces van lokaal op te stellen mobiliteitsvisies/-agenda's. Het kan deze visies en agenda's uiteraard wel versterken. In de bereikbaarheidsagenda wordt ook rekening gehouden met regionale beleidsontwikkelingen zoals de mobiliteitstransitie waar de Vervoerregio op in zet, de uitwerking van het Klimaatakkoord, de relatie daarvan met mobiliteit(sbeleid) zoals beschreven door de Provincie Noord-Holland en meer nadruk op de link tussen gezondheid en mobiliteit. Deze agenda heeft daarmee ook raakvlak met het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (van waaruit het Rijk een Nationaal Toekomstbeeld opstelt en financiering beschikbaar stelt) en de inzet op totstandkoming van een multimodale toekomstbeeld t.a.v. mobiliteit.

Een nieuwe kijk op mobiliteit

Deze agenda sluit aan op bij de bredere ontwikkeling van een nieuwe kijk op mobiliteit. Dat betekent een verschuivend perspectief naar één integraal mobiliteitssysteem dat is afgestemd op de omgeving. De modaliteiten (vervoerswijzen) worden in samenhang bekeken. Reizen van deur tot deur gebeurt in steeds grotere mate met een combinatie van vervoerwijzen. OV, deelmobiliteit, auto en fiets vullen elkaar daarbij zo goed mogelijk aan. Dit biedt kansen om, afhankelijk van het type gebied, keuzes te maken voor bepaalde vervoerwijzen die het beste passen in de omgeving. Het uitgangspunt daarbij is: hoe stedelijker het gebied, hoe meer actieve en ruimtebesparende modaliteiten, al dan niet in combinatie met OV, in de schijnwerpers staan. Deze nieuwe kijk op mobiliteit vraagt om vroegtijdige afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit, en biedt kansen voor het verduurzamen van mobiliteit.

1.3 Doelstellingen

Samengevat heeft deze bereikbaarheidsagenda als doel om:

- Vast te stellen welke bereikbaarheidsvraagstukken tot 2040 gezamenlijk opgepakt worden;
- Nieuwe bereikbaarheidsmaatregelen op te stellen, en een overzicht te geven van reeds vastgestelde gezamenlijke maatregelen.
- Provincie, Vervoerregio Amsterdam en buurgemeenten vroegtijdig te betrekken bij de planvorming in dit gebied;
- Benodigde bereikbaarheidsmaatregelen zowel regionaal als mogelijk nationaal op de kaart zetten;
- Regionale medewerking/draagvlak/agendering te organiseren voor de benodigde maatregelen;
- Inzicht krijgen in globale kostenindicatie en medefinancieringskansen vanuit regionale of waar mogelijk nationale verbanden.

1.4 Aanpak

De agenda richt zich op bereikbaarheidsvraagstukken die spelen op het grondgebied van de gemeenten in de regio Zuidlob. Waar relevant is daarbij ook het omliggende gebied meegenomen.

Voor de totstandkoming van de bereikbaarheidsagenda zijn digitale werksessies georganiseerd met een kernteam van experts vanuit de gemeenten in regio Zuidlob de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. De betrokkenen hebben daarin de stappen uit onderstaand figuur doorlopen.

Dat proces is grofweg opgedeeld in drie delen:

- Het eerste deel is gericht op het in kaart brengen van de ontwikkelingen in het gebied en het vigerend mobiliteitsbeleid. Uit de opgaven en ambities die daaruit naar voren komen zijn vervolgens de contouren van de bereikbaarheidsagenda gedefinieerd.
- Dit is het raamwerk waar tijdens het tweede deel in het proces verschillende bovenlokale maatregelen aan zijn gekoppeld. Op basis van kwalitatieve beoordeling van deze groslijst door experts vanuit de gemeenten uit regio Zuidlob is daarna een concept bereikbaarheidsagenda opgesteld.
- Als derde en laatste stap is de inhoud van deze concept-agenda getoetst bij experts en betrokken actoren uit de omliggende regio van Zuidlob. Aanscherpingen op basis van hun feedback hebben geresulteerd in de huidige definitieve versie van de bereikbaarheidsagenda.

1.5 Scope en afbakening: tot 2040

Basis wordt gevormd door de ruimtelijk-economische en mobiliteitsontwikkelingen die op het gebied afkomen en de bereikbaarheidsvraagstukken die hieruit voortvloeien. Het verkennen van maatregelen en kansen en een gedeeld toekomstperspectief hierin.

De Zuidlob VRA beslaat het grondgebied van de gemeenten Uithoorn, Aalsmeer, Ouder-Amstel (kern Ouderkerk aan de Amstel) en Amstelveen. Uiteraard zijn, omdat mobiliteit per definitie grensoverstijgend is, ook omliggende gemeenten als Haarlemmermeer en Amsterdam en gebieden als Schiphol in de analyse meegenomen.

Het betreft bereikbaarheidsopgaven die een gemeenschappelijk regionaal (of bovengemeentelijk) belang kennen voor bovenbedoeld Zuidlob-gebied. Het kan zijn dat ook gemeenten grenzend aan het gebied betrokken worden bij te maken afspraken.

1.6 Beoogd resultaat

Een door de zes partijen gedragen bereikbaarheidsagenda voor de Zuidlob VRA waarin regionale bereikbaarheids- en investeringsopgaven worden weergegeven in relatie met ruimtelijke ontwikkelingen (fasering, haalbaar, effectief, adaptief). Dit biedt een basis voor eventueel te maken project- en financieringsafspraken. Mogelijke urgente korte termijn maatregelen alvast meegeven t.b.v. nieuwe bestuurlijke programmavorming (verkiezingen 2022). Het resultaat ter informatie in januari/februari 2022 ter informatie aan raadsleden, regionaalsleden en Statenleden versturen.

1.7 Leeswijzer

Dit document start in hoofdstuk 2 met een analyse van het Zuidlob gebied om de mobiliteitskenmerken en alle ruimtelijke ontwikkelingen te bestuderen. In dit hoofdstuk worden ook de ambities beschreven op basis van regionale en lokale mobiliteitsplannen, om de uitgangspunten voor het benodigde maatregelenpakket vast te stellen. In hoofdstuk 3 is het maatregelenpakket beschreven, hierin wordt gewerkt op drie niveaus: maatregelen per deelgebied, voor de gehele Zuidlob en in regionale context. De maatregelen worden vervolgens stapsgewijs toegelicht. Hoofdstuk 4 blikt vooruit naar de uitvoering, waarbij de maatregelen uit deze bereikbaarheidsagenda worden geprioriteerd en voorzien van een kostenindicatie.



2. Ambities en opgaves

Verkenning van het gebied Zuidlob

2. Ambities en opgaves

Het gebied Zuidlob is volop in ontwikkeling. Dit hoofdstuk verkent de ambities en opgaves voor de toekomstige bereikbaarheid van het gebied. De gebiedsanalyse beschrijft de mobiliteitskernmerken van de Zuidlob en de geplande ontwikkelingen in woningbouw en arbeidsplaatsen. Daarnaast worden de regionale en lokale beleidsstukken geanalyseerd om vast te stellen welke ambities er al zijn vastgesteld en hoe de bereikbaarheidsagenda hierop kan aansluiten.

2.1 Gebiedsanalyse

Het gebied Zuidlob is een overgangszone tussen de stad Amsterdam aan de noordkant en het Groene Hart aan de zuidkant. Het gebied bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en Ouder-Amstel exclusief het gebied ten oosten van de A2 (Nieuwe Kern en Duivendrecht). De diversiteit aan landschappen in dit gebied is groot, wat zijn weerslag heeft op de mobiliteit in het gebied. Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn vormen samen een stedelijke uitloper van de hoogstedelijke Amsterdamse Zuidas tot aan dorpse woonwijken in Uithoorn en Kudelstaart. Ouder-Amstel ligt daarentegen midden in de polders van de Amstelscheg. Aan de noordwestkant grenst het gebied aan de bedrijvigheid van Schiphol en noordoostelijk van het gebied ligt Amsterdam Zuid-Oost. Gezien deze ligging is bereikbaarheid van de Zuidlob niet alleen belangrijk voor het gebied zelf, maar ook voor het faciliteren van verbindingen naar grote aangrenzende, ook zuidelijk van Zuidlob gelegen, gebieden met meer dan 200.000 inwoners.

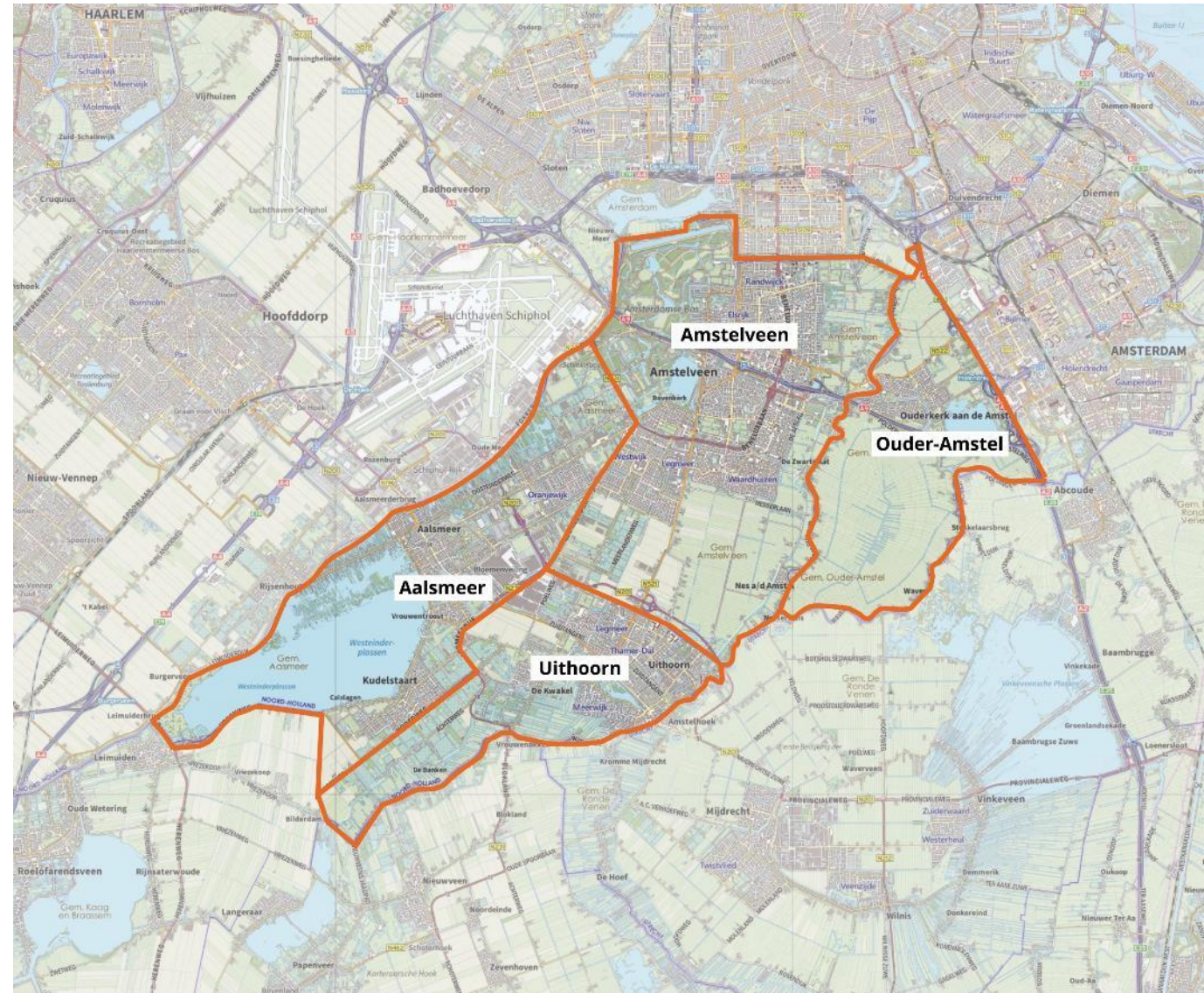
De belangrijkste doorgaande wegen in het gebied zijn oost-west verbindingen A9 en N201. In noord-zuid richting zijn dit de Legmeerdijk, Bosrandweg en Bovenkerker-/Zijdelweg. Deze komen samen op de Beneluxbaan die doorloopt tot de Zuidas. De belangrijkste OV-verbinding in het gebied is Amstelveenlijn, een tramlijn tussen station Amsterdam Zuid en Westwijk in Amstelveen. In 2024 is de verlenging van deze lijn tot Uithoorn gereed. Naast de tramlijn verbinden hoogwaardige buslijnen (R-net) het gebied met omliggende treinstations Schiphol, Amsterdam Bijlmer ArenA en Amsterdam Zuid. Omdat in de Zuidlob geen NS-treinstation aanwezig is, zijn deze R-net buslijnen (zoals lijn 300) van cruciaal belang voor de OV-reizen van/naar de Zuidlob.

2.2 Demografische en ruimtelijke ontwikkelingen

Begin 2021 telde Zuidlob 167.000 inwoners. Naar verwachting¹ komen daar tot 2040 zo'n 24.000 extra inwoners bij, een toename van 14%. Amstelveen (+21%) groeit binnen Zuidlob harder dan Aalsmeer (+8%), Uithoorn (+6%) en Ouder-Amstel (0%)². Ten opzichte van omliggende gemeenten in de MRA groeit Zuidlob in de prognoses gemiddeld minder hard dan Amsterdam (+25%), Diemen (+29%) en Haarlemmermeer (+18%).

¹ Bron: Primos-prognose, ABF Research, 2021

² De toename van inwoners door de ontwikkeling van de Nieuwe Kern is hier niet meegenomen



Vanuit de totale woningbouw opgave in MRA tot 2040 (250.000 nieuwe woningen) zijn er plannen voor 17.000 nieuwe woningen in het gebied Zuidlob. Dit is exclusief de 8.000 woningen in De Nieuwe Kern, het noordoostelijke deel van gemeente Ouder Amstel wat in deze studie buiten de scope van het gebied Zuidlob valt. Van de woningbouw binnen Zuidlob wordt het merendeel gebouwd in Amstelveen (13.000). Dit gebeurt deels door het transformeren van bestaande gebieden zoals Legmeer en Kronenburg, maar ook door de aanleg van de nieuwbouwwijk De Scheg.

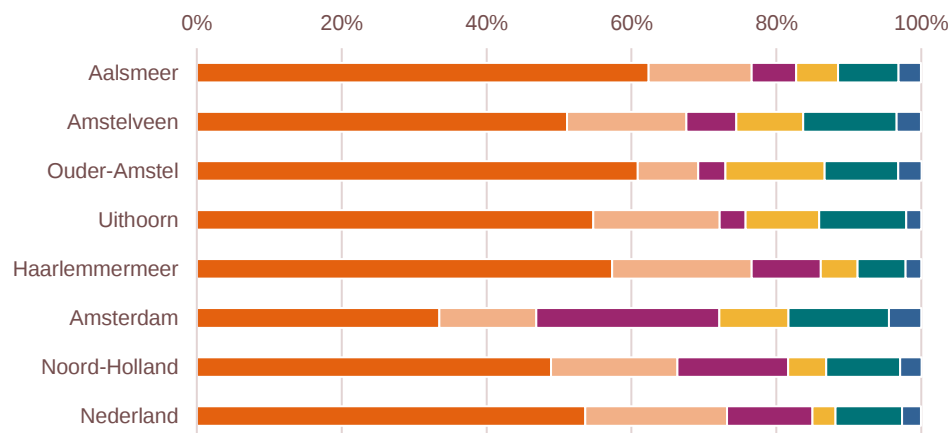
Wat betreft de gebieden rondom Zuidlob staat voor Haarlemmermeer een vergelijkbaar aantal woningen gepland (22.000 nieuwe woningen), waarvan 15.000 rondom station Hoofddorp. In Amsterdam staat de teller op 150.000 geplande nieuwe woningen tot 2040, waarvan 51.000 woningen in Amsterdam Zuidoost, 25.000 in Nieuw-West/Schinkelkwartier en 10.000 in Amsterdam Zuid. In het Groene Hart ten zuiden van Zuidlob zijn dat er aanmerkelijk minder: naar verwachting zo'n 6.000. Een overzichtskaart van geplande woningbouw is weergegeven op [pagina 10](#).

Naast het aantal woningen zal ook het aantal arbeidsplaatsen in de Zuidlob naar verwachting toenemen richting 2040. Huidige ramingen verwachten een groei van 22% ten opzichte van 2020; het aantal arbeidsplaatsen in Zuidlob groeit van ca.100.000 naar ruim 122.000. In omliggende stedelijk gebied ligt de groei nog hoger, waaronder 33.000 nieuwe arbeidsplaatsen in Amsterdam Zuidoost, 75.000 in Nieuw-West/Schinkelkwartier en 35.000 in Amsterdam Zuid. Belangrijke economische locaties binnen Zuidlob zijn de Greenport Aalsmeer en enkele kantoorgebieden rond de A9 in Amstelveen. Relevante ruimtelijke ontwikkelingen met betrekking tot de groei in arbeidsplaatsen zijn: de aanleg van nieuw Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) en de tot woon-werk gebied te transformeren gebieden Legmeer en Kronenburg. De kaart op [pagina 11](#) geeft een overzicht van ruimtelijke ontwikkelingen en arbeidsplaatsen.

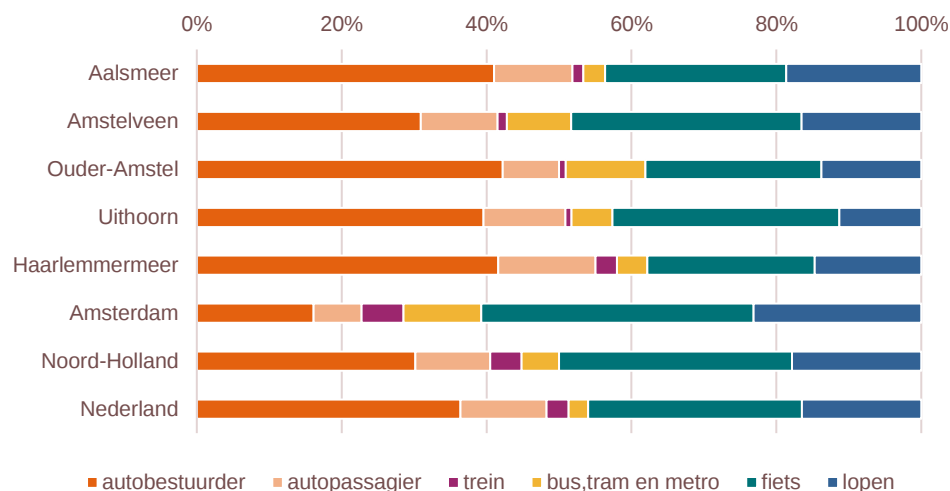
2.3 Mobiliteit

De bereikbaarheid van Zuidlob is in het grootste deel van het gebied georiënteerd op de auto. Dit is ook te zien in het aandeel van de auto in de modal split van het aantal verplaatsingen in Zuidlob. Met uitzondering van Amstelveen, ligt het autogebruik net boven het gemiddelde van heel Nederland. Het karakter van overgangsgebied tussen stad en platteland komt ook naar voren in de verdeling de modal split. Het aandeel OV gebruik in Aalsmeer in Uithoorn ligt beduidend lager dan dat in het dichterbij Amsterdam gelegen Amstelveen. Het relatieve hoge aandeel OV in Ouder-Amstel is met name veroorzaakt door het gemeentelijk deel in Duivendrecht (dat buiten het studiegebied valt).

Verdeling afgelegde afstand per vervoerwijze

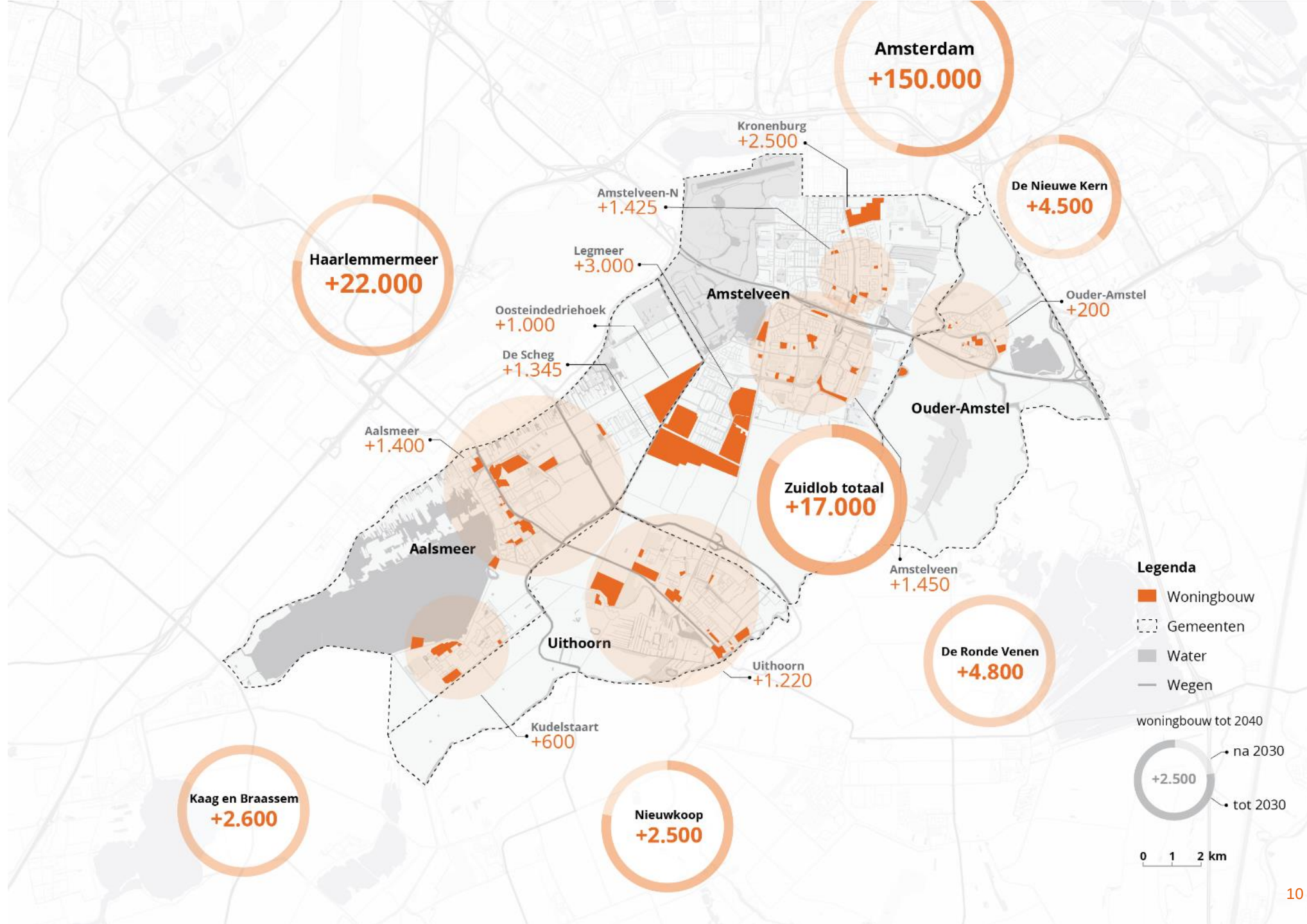


Verdeling aantal verplaatsingen per vervoerwijze



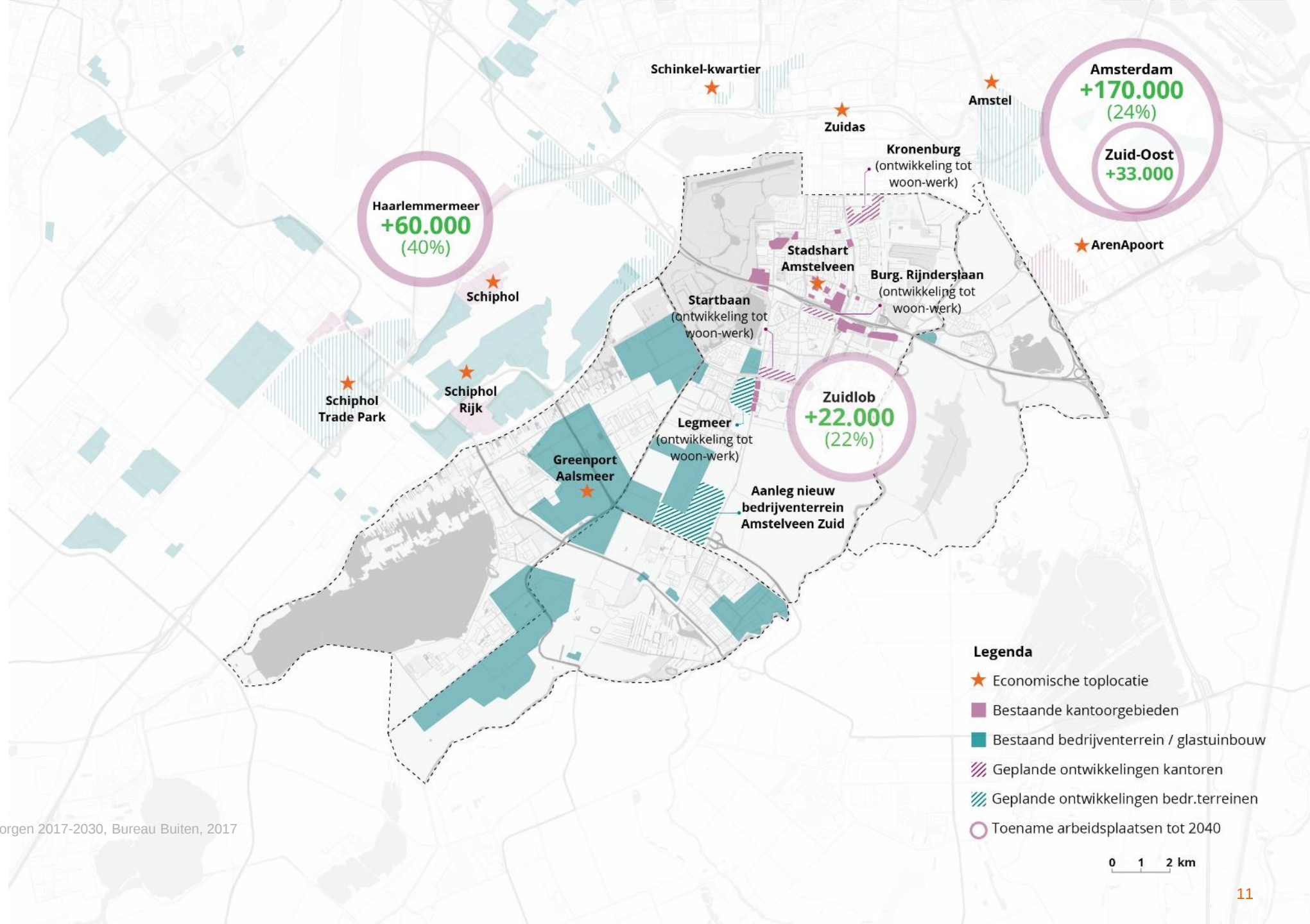
Bron: Databank CROW

Geplande ontwikkelingen woningbouw tot 2040



- Bronnen:
- Monitor Plan capaciteit
 - Gemeente Nieuwkoop
 - Gemeente Kaag en Braassem
 - Gemeente De Ronde Venen

Ontwikkelingen arbeidsplaatsen tot 2040



Bronnen:

- Gemeente Amstelveen
- De Nieuwe Kaart van Nederland
- Werkgelegenheidsregister Lisa
- Regionaal toekomstbeeld Fiets
- Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017-2030, Bureau Buiten, 2017

2.3 Beleidsanalyse

Het gebied Zuidlob ligt in de provincie Noord Holland en maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Vervoerregio. In het proces om tot een bovenlokale bereikbaarheidsagenda voor Zuidlob te komen is het daarom relevant om bestaand beleid vanuit provincie en MRA goed in beeld te hebben en dit vervolgens te koppelen aan de opgaven in de Zuidlob. Om daarbij onderscheid te maken tussen wat op lokaal (gemeente) niveau en bovenlokaal niveau speelt zijn de hoofdlijnen van vigerend gemeentelijk beleid hier vervolgens ook benoemd.

2.3.1 Regionaal beleid

De provincie Noord Holland formuleert in haar Perspectief Mobiliteit op basis van trends en ontwikkelingen een aantal opgaven voor toekomstige mobiliteit. Deze komen in het kort neer op het behoud en versterken van de bereikbaarheid ten aanzien van huidige en toekomstige economische toplocaties, nieuw te realiseren woningbouw en de Daily Urban Systems van inwoners van de provincie. Een randvoorwaarde daarbij is dat negatieve effecten van (de groei van) mobiliteit op leefbaarheid, gezondheid, landschap, biodiversiteit en klimaat worden voorkomen en verholpen.

Om de benodigde mobiliteitstransitie te bereiken zet de provincie daarom in op drie pijlers:

1. Het *spreiden en verminderen van mobiliteit* waar mogelijk. Bijbehorende aandachtspunten zijn thuiswerken en het maken van afspraken met bedrijven en onderwijs omtrent spitsmijden.
2. Het *veranderen van mobiliteit* door het faciliteren van het juiste vervoermiddel op de juiste plek. Dat impliceert een belangrijke rol voor de ketenreis waarbij vooral in stedelijk gebied de nadruk ligt op gebruik van OV en actieve vormen van mobiliteit.
3. Het *verbeteren van mobiliteit* waarbij de focus ligt op digitalisering en verduurzaming van zowel verkeer als infrastructuur.

Het Beleidskader Mobiliteit, vastgesteld in 2017, 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. Veilig en prettig van deur-tot-deur: meer aandacht voor comfort, beleving, toegankelijkheid, 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 het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio. Het concept Multimodaal Netwerkkader (december 2021) is een doorvertaling van het Beleidskader Mobiliteit.

In het concept Multimodaal Netwerkkader is in meer detail uitgewerkt hoe het concept van het juiste vervoermiddel op de juiste plek resulteert in een gewenste prioritering van vervoerwijzen per gebied. De Vervoerregio onderscheidt vijf gebiedstypen: (A) metropolitaan centrum stedelijk, (B) centrum stedelijk, (C) stedelijk woon-werkgebied, (D) landelijk wonen en recreëren en (E) mainports en greenports. Zie de kaart op [pagina 13](#). Ook binnen het concept Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 (december 2021) wordt van deze gebiedstypen en prioritering van vervoerwijzen per type gebied uitgegaan. Voor verschillende afstandsklassen is aangegeven welke vervoermiddelen moeten worden gestimuleerd, gefaciliteerd, geaccepteerd en ontmoedigd.

In het geval van de Zuidlob valt de Greenport Aalsmeer binnen de gebiedstypering E: mainports en greenports. Verder bestaat het gebied uit stedelijk woon-werkgebied (C) in combinatie met landelijk wonen en recreëren (D). Ook in deze indeling komt naar voren dat het gebied grofweg gezien van zuid naar noord een overgangsgebied tussen het landelijk wonen en recreëren in het Groene Hart naar het hoog-stedelijke dichte bebouwing van Amsterdam.

Inzetten op het stimuleren van vervoermiddelen die passen bij het type gebied betekent voor de regio Zuidlob dus dat dit geen eenzijdige prioritering zal zijn. Dit houdt ook in dat er mogelijkheden dienen te worden geboden om van modaliteit te wisselen. Logischerwijs benoemt de Vervoerregio het gebied Zuidlob als relevant gebied voor het creëren van aantrekkelijke overstappunten. In het Multimodaal Netwerkkader wordt het stadshart van Amstelveen genoemd als kansrijke locatie van het opzetten van een dergelijke mobiliteitshub.

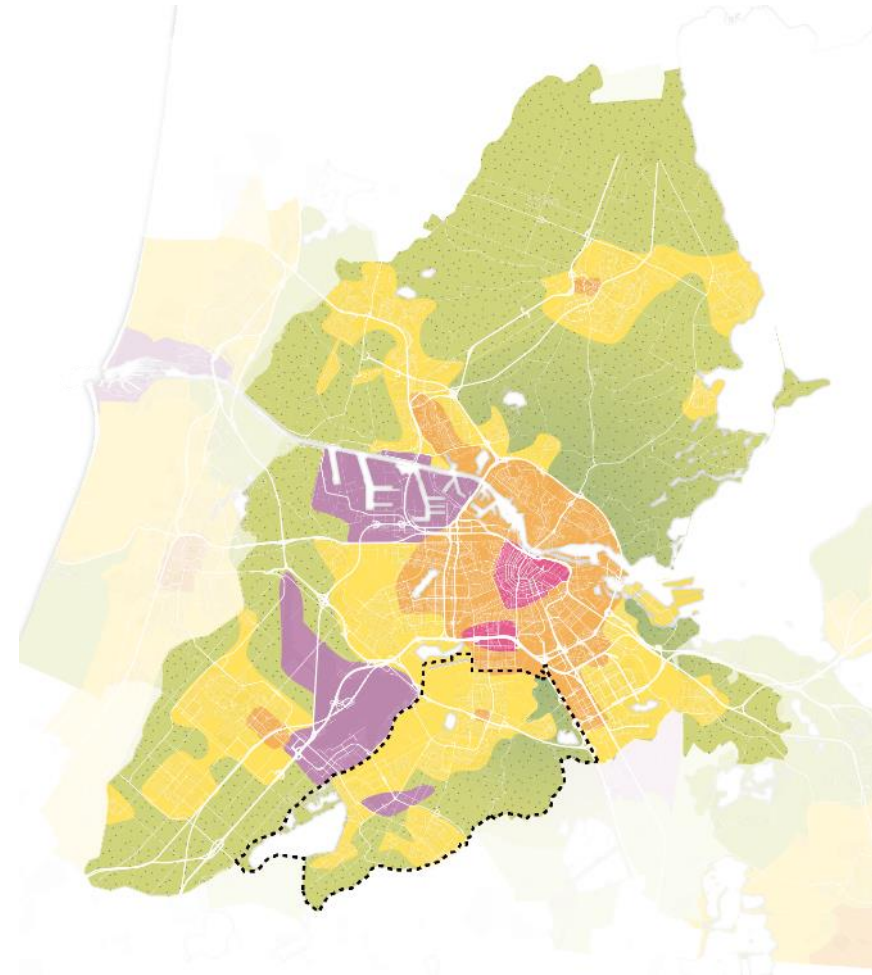
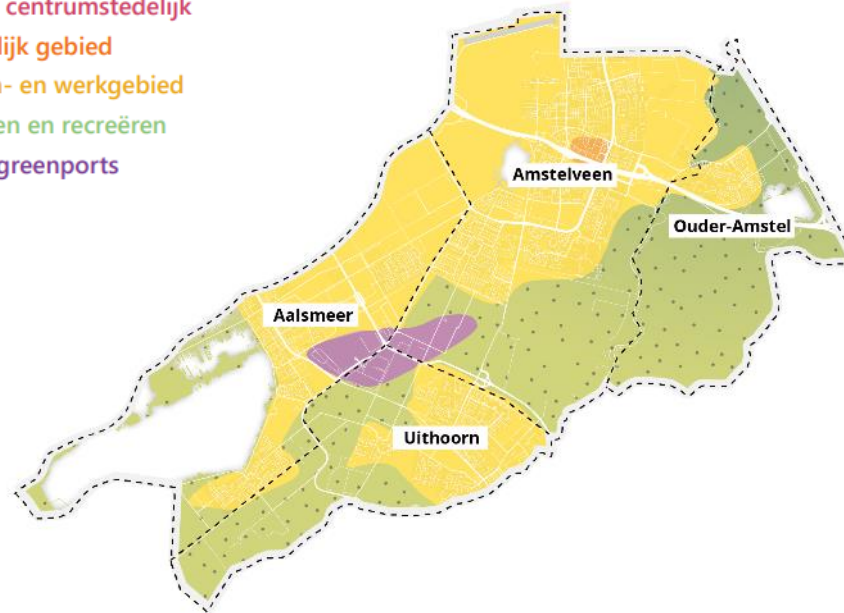
	< 2 km max.10 minuten fietsen	2-7.5 km max.30 minuten fietsen	7.5-20 km max.45 minuten E-fietsen	>20 km	Legenda
					1. Stimuleren 2. Faciliteren 3. Accepteren 4. Ontmoedigen
A METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	
B CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	
C STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	
D LANDELIJK WONEN EN RECREËREN	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	
E MAINPORTS EN GREENPORTS	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	

Bron: Multimodaal Netwerkkader (concept), VRA, 2021

Gebiedstypering

Multimodaal Netwerkkader VRA

- A. Metropolaan centrumstedelijk
- B. Centrumstedelijk gebied
- C. Stedelijk woon- en werkgebied
- D. Landelijk wonen en recreëren
- E. Mainports en greenports



Bron: Multimodaal Netwerkkader (concept), VRA, 2021

2.3.2 Lokaal beleid

Op lokaal niveau voert ieder van de vier gemeenten in het gebied Zuidlob een eigen mobiliteitsbeleid.

Amstelveen

Amstelveen focust op het bereikbaar houden van de stad voor haar inwoners met OV, auto, fiets en andere vervoersmiddelen in samenhang met elkaar, met ruimtelijke plannen en met regionale ontwikkelingen. Om de inwoners van Amstelveen in de toekomst ondanks toenemende verkeersdruk prettig en veilig vervoer te kunnen blijven bieden in een leefbare stad focust gemeente Amstelveen in haar mobiliteitsvisie op vier hoofdlijnen:

1. Amstelveen zet zich in voor regionale bereikbaarheid met een sterke nadruk op OV en actieve modaliteiten, en afname van doorgaand auto- en vrachtverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Amstelveen. Aandachtspunten zijn de optimalisatie van het MRA fietsroutes en regionale/lokale hoofdfietsroutes/-net, een goede fietsbereikbaarheid van OV-haltes en het realiseren van een regionale mobiliteitshub.
2. Het creëren van optimale lokale bereikbaarheid door ook hier de nadruk te leggen op OV en actieve modaliteiten met daarnaast de vermelding om extra in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bijbehorende maatregelen bestaan o.a. uit het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen, veiligere kruisingen en lokaal aanbod van deelmobiliteit.
3. Toewerken naar een duurzaam mobiliteitssysteem door de klimaatdoelen door aan te sluiten bij de doelen van Green Deal ZES en Europese en landelijke normen voor leefkwaliteit te behalen. Belangrijkste aandachtspunt is daarin het realiseren van voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (auto en fiets).
4. Het koppelen van ruimtelijke ordening en mobiliteit, het behouden van de belangrijkste functies in Amstelveen en deze bereikbaar te laten zijn met OV en actieve modaliteiten. Onderdeel daarvan zijn het vroegtijdig betrekken van mobiliteitseisen bij gebiedsontwikkelingen, actualiseren en mogelijk differentiëren van parkeernormen en in de visies te borgen dat de belangrijkste functies in Amstelveen blijven.

Aalsmeer

De drie uitgangspunten uit de Ontwerp Mobiliteitsagenda van gemeente Aalsmeer zijn:

1. Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar, zowel voor personenvervoer als logistiek/vrachtovervoer. De gemeente legt daarbij de nadruk op het faciliteren van actieve en duurzame mobiliteit. De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd worden automobilisten verleid om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden.
2. Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk. Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en Aalsmeer streeft naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050. Specifieke aandacht is er voor de verkeersveiligheid in relatie tot een aantal grote infrastructurele werkzaamheden die voor de komende periode gepland staan.
3. Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar. Aalsmeer gaat groeien, meer woningen, ruimte voor bedrijvigheid en meer verplaatsingen, maar de ruimte wordt steeds beperkter. Dit vraagt naast "traditionele" ingrepen ook om innovatie. Bijvoorbeeld door ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit vroegtijdig in de planvorming te koppelen, in te spelen op slimme vormen van mobiliteit en het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden door samen te werken met werkgevers. Daarnaast besteedt Aalsmeer ook aandacht aan het verduurzamen van mobiliteit.

Ouder-Amstel en Uithoorn

Op dit moment werken gemeenten Ouder-Amstel en Uithoorn aan een nieuwe mobiliteitsvisie. Deze documenten kunnen daarom nog niet of beperkt worden beschouwd. Gemeente Uithoorn heeft in haar concept-mobiliteitsvisie het voornemen geuit om in te zetten op deelmobiliteit, met name voor verbinding naar HOV, en is voornemens aan te sluiten op een regionale parkeerregulering.

Bronnen:

- Perspectief Mobiliteit, Provincie Noord Holland 2021
- Beleidskader Mobiliteit, VRA 2017
- Multimodaal Netwerkkader (concept), VRA, 2021
- Mobiliteitsvisie Amstelveen, gemeente Amstelveen, 2020
- Mobiliteitsagenda Aalsmeer (inspraakversie), gemeente Aalsmeer, 2021

2.4 Conclusie ambities en opgaves

De gebieds- en beleidsanalyse geeft inzicht in de bestaande regionale en lokale plannen, en laat zien hoe de ruimtelijke ontwikkelingen de bereikbaarheid van de Zuidlob onder druk zetten. Met de beantwoording van onderstaande vragen worden hieruit conclusies getrokken, die het startpunt vormen voor het opstellen van het maatregelenpakket.

Welke uitgangspunten komen voort uit regionaal en lokaal beleid?

Samengevat komen vanuit de beleidsanalyse de volgende uitgangspunten naar voren:

- Om de bereikbaarheid van de MRA in toekomst de behouden en te versterken zet de provincie in op verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit.
- Vanuit het een bovenlokale uitwerking van die drie pijlers verdient met name de stap van het veranderen van mobiliteit naar het juiste vervoermiddel op de juiste plek de meeste aandacht. Deze vernieuwing van het mobiliteitsbeleid is ingezet door de Vervoerregio met een prioritering van vervoerswijzen per gebiedstype.
- Om de visie op mobiliteit te realiseren is het van belang om deze vroegtijdig te betrekken bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

Wat zijn de opgaves in Zuidlob?

- Zoals gebleken uit de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen groeit de regio Zuidlob de komende decennia zowel in aantal inwoners als aantal arbeidsplaatsen. Dit vraagt om een agenda voor een mobiliteitssysteem dat de toekomstige duurzame mobiliteitsvraag stuurt en bedient.

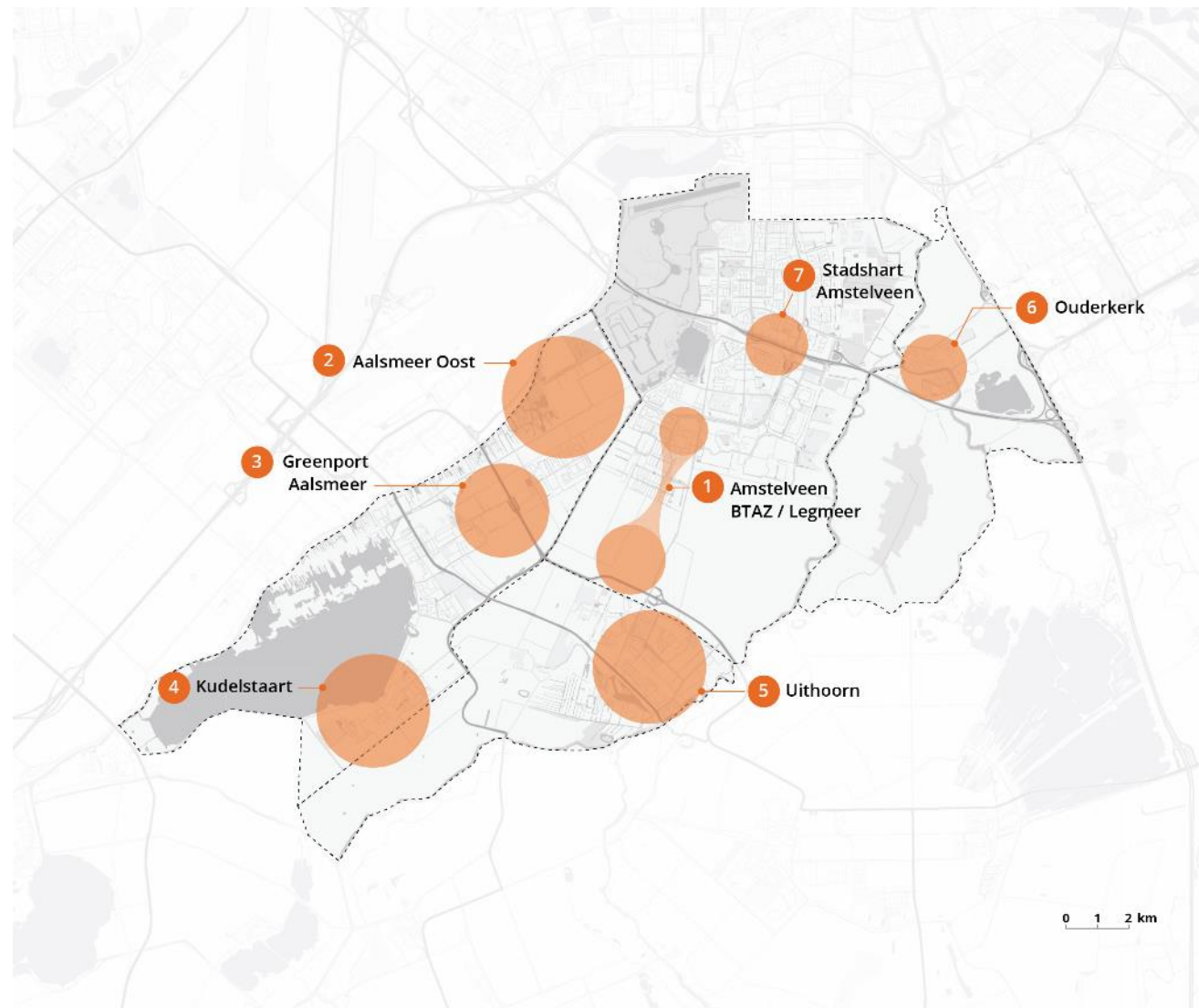
- Zuidlob is een divers gebied. Vanuit de optiek van het juiste vervoermiddel op de juiste plek vraagt dit om samenwerking. Er dient aandacht te worden besteed aan de vraag hoe er een samenhangend mobiliteitsstelsel kan worden gecreëerd tussen gebieden met een verschillende prioritering van vervoermiddelen.

Welke specifieke gebieden in Zuidlob vragen aandacht?

Vanuit de in kaart gebrachte ruimtelijke ontwikkelingen komen de volgende deelgebieden naar voren als zones die extra aandacht verdienen in de bovenlokale bereikbaarheidsagenda:

1. Amstelveen BTAZ / Legmeer
2. Aalsmeer Noord
3. Greenport Aalsmeer
4. Kudelstaart
5. Uithoorn
6. Ouderkerk
7. Stadshart Amstelveen

N.B. Bij het opstellen van deze bereikbaarheidsagenda zijn ook andere locaties met ruimtelijke ontwikkelingen bestudeerd, zoals Amstelveen De Scheg en Kronenburg. Voor deze locaties is geconcludeerd dat er geen aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen nodig zijn.



3. Maatregelenpakket

Onze gezamenlijke aanpak voor een duurzaam bereikbare Zuidlob

3. Maatregelenpakket

De gemeente Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel zetten zich gezamenlijk voor een duurzaam bereikbaar gebied. In dit hoofdstuk worden de bovenlokale maatregelen benoemd die nodig zijn om de Zuidlob tot 2040 bereikbaar te houden. Het maatregelenpakket kent een gelaagde opbouw gericht op de bereikbaarheid van specifieke deelgebieden, de gehele Zuidlob en de bereikbaarheid in een regionale context.

3.1 Opbouw van het maatregelenpakket

Om op een gestructureerde wijze te komen tot een compleet maatregelenpakket zijn de volgende ingrediënten vanuit de beleidsanalyse opgenomen als kader voor het maatregelenpakket:

- **Mobiliteitstransitie:** Op regionaal en lokaal niveau zijn ambities vastgesteld die gericht zijn het inzetten van een mobiliteitstransitie. De bereikbaarheidsagenda sluit aan op deze ambities: verminderen, spreiden, en verduurzamen van mobiliteit.
- **STOMP:** Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en Privé-auto. Deze prioriteringsmethodiek, waarin duurzame mobiliteitsvormen voorop staan, wordt gebruikt om de bereikbaarheidsmaatregelen te sorteren. Op deze wijze wordt de regionale visie van 'juiste mobiliteit op de juiste plek' concreet gemaakt.

Stappen: Maatregelen om lopen te stimuleren hebben hoge prioriteit in de STOMP-aanpak. Gezien de maximale loopafstand is 'Stappen' echter veelal een oplossing voor lokaal niveau. Het aantal bovenlokale voetgangersmaatregelen in het maatregelenpakket is daarom beperkt.

Privé-auto: Maatregelen onder deze categorie zijn gericht op het faciliteren van doorstroming op de wegen in de Zuidlob. Deze maatregelen zijn daarom ook belangrijk voor logistiek en OV-bussen.

Ter aanvulling op de STOMP-modaliteiten worden er ook maatregelen benoemd die specifiek bedoeld zijn om voor het bedrijfsleven, zowel zakelijk, woon-werkverkeer als logistieke stromen.

Het maatregelenpakket is opgebouwd in drie niveaus:

- 1. Maatregelen per deelgebied**
In het vorige hoofdstuk zijn 7 deelgebieden vastgesteld die om specifieke gebiedsgerichte bereikbaarheids- maatregelen vragen. Deze maatregelen worden op lokaal niveau genomen om te zorgen dat deze gebieden in de Zuidlob goed bereikbaar blijven.
- 2. Maatregelen voor de gehele Zuidlob**
Op dit niveau wordt uitgezoomd naar het totaal van de Zuidlob en wordt beoordeeld welke maatregelen benodigd zijn om de Zuidlob als geheel bereikbaar te houden rekening houdend met de optelsom van alle ruimtelijke ontwikkeling in de deelgebieden.
- 3. Maatregelen in regionale context**
Op dit niveau wordt over de grenzen van de Zuidlob heen gekeken en beoordeeld welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de Zuidlob vanuit de regio bereikbaar te houden, en overstijgend bij te dragen aan een goed bereikbare regio.

Sommige maatregelen hebben effect op meerdere niveaus. Op de volgende pagina's wordt een overzicht gegeven van het gehele maatregelenpakket en onderscheid gemaakt naar de indeling per niveau. Daarop volgende worden de maatregelen visueel gepresenteerd op een kaart.

In de hierna volgende paragrafen wordt per maatregel een inhoudelijke toelichting gegeven, en wordt de nut en noodzaak gemotiveerd.



		Niveau		
		1	2	3
A1	Mobiliteitsparagraaf en STOMP in begin planproces ruimtelijke én infrastructurele ontwikkeling	•	•	•
A2	Verduurzaming zakelijke mobiliteit	•	•	•
A3	Actieve deelname aan Green Deals	•	•	•
S1	Onderzoek wandelpad langs Zijdel- en Bovenkerkerweg (N521)		•	
T1	Realisatie MRA-doorfietsroute Hoofddorp-Aalsmeer-Uithoorn		•	•
T2	Onderzoek 'Samen op het fietspad' (niet op kaart)			•
T3	MRA-doorfietsroutes: planvorming, agendering en realisatie (niet op kaart)		•	•
T4	Onderzoek MRA-doorfietsroute Amstelveen-Aalsmeer doortrekken naar Kudelstaart en PZH	•		•
T5	Onderzoek doorfietsroute richting haltes Uithoornlijn vanuit de regio Utrecht en Zuid-Holland			•
T6	Onderzoek intelligente VRI's op MRA fietsroutes en regionale/lokale fietsroutes (niet op kaart)		•	•
T7	Opstellen aanpak strooien en beheer/onderhoud op regionale hoofdfietsroutes (niet op kaart)		•	•
T8	Realisatie bewaakte fietsenstalling Amstelveen Stadshart	•	•	
T9	Onderzoek verbeterde verbinding Ouderkerk-Amstelveen	•		
T10	Onderzoek kansen met e-fiets op langere afstand (niet op kaart)		•	•
T11	Onderzoek tweede noord-zuid (snel)fietsverbinding aan oostzijde van Amstelveen			•
T12	Onderzoek langzaam verkeersverbindingen Ringvaart			•
O1	Realisatie HOV Aalsmeer/Schiphol-Zuid (HOVASZ)		•	•
O2	Onderzoek OV Aalsmeer-Kudelstaart-Zuidwaarts	•	•	•
O3	Onderzoek HOV Legmeerdijk (N231) doorstroommaatregel voor R-Net Kudelstaart-Aalsmeer		•	
O4	Realisatie Uithoornlijn: Amsteltram verlengen naar Uithoorn	•	•	•
O5	Realisatie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR)			•
O6	Onderzoek inpassing halte R-net Legmeerdijk/Meerlandenweg	•	•	
O7	Onderzoek hoogwaardige overstap Amsteltram/R net bus-metro/trein station Amsterdam Zuid		•	
O8	Onderzoek verbeteringen OV-bereikbaarheid BTAZ	•		

		Niveau		
		1	2	3
O9	Onderzoek mobiliteitshub Sacharovlaan	•	•	
O10	Onderzoek R-net bus-bereikbaarheid van/naar station Amsterdam Zuid		•	•
O11	Evalueren pilots voor sociaal korte afstandsvervoer (o.a. vrijwilligersvervoer) (niet op kaart)		•	
O12	Onderzoek busnet na ingebruikname Uithoornlijn		•	•
O13	Aansluiten op BRT/HOV onderzoek Haarlem-Utrecht via Amstelland (niet op kaart)			•
O14	Onderzoek OV-verbinding Amstelveen Zuid – Aalsmeer noordoost — Schiphol (niet op kaart)		•	•
O15	Onderzoek OV-halte plangebied Aalsmeer Oosteindedriehoek		•	
O16	Realisatie R-net halte aan oostzijde Amstelbrug en fietsenstalling bij Jacob van Ruisdaelweg	•		
M1	Aansluiten op VRA beleidsontwikkeling deelmobiliteit (niet op kaart)		•	
M2	Realiseren deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling Legmeer	•		
M3	Verkennen deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen Aalsmeer en Uithoorn (niet op kaart)		•	
P1	Multimodale verkenning Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231)			•
P2	Onderzoek doorstroming zuidzijde Beneluxbaan Amstelveen			•
P3	Realisatie verbreding A9 Amstelveen			•
P4	Realisatie capaciteitsuitbreiding Bovenkerkerweg Noord			•
P5	Onderzoek Legmeerdijk Zuid (N231)			•
P6	Onderzoek toekomst Legmeerdijk Noord (N231) (niet op kaart)	•	•	
P7	Opstellen visie op het regionale netwerk o.a. N201, N521 en N231 Zuid (niet op kaart)		•	
P8	Onderzoek Bovenkerker-/Zijdelweg (N521)	•	•	
B1	Aansluiten op netwerkvisie logistieke hubs (niet op kaart)		•	
B2	Aansluiten op werkgeversbenadering (niet op kaart)		•	
B3	Aansluiten op VRA Mobiliteitstransitie: Effecten/-kansen Covid-19 benutten (niet op kaart)			•
B4	Realisatie Greenport Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) (niet op kaart)	•	•	•

Algemeen

Stappen

Trappen

Openbaar vervoer

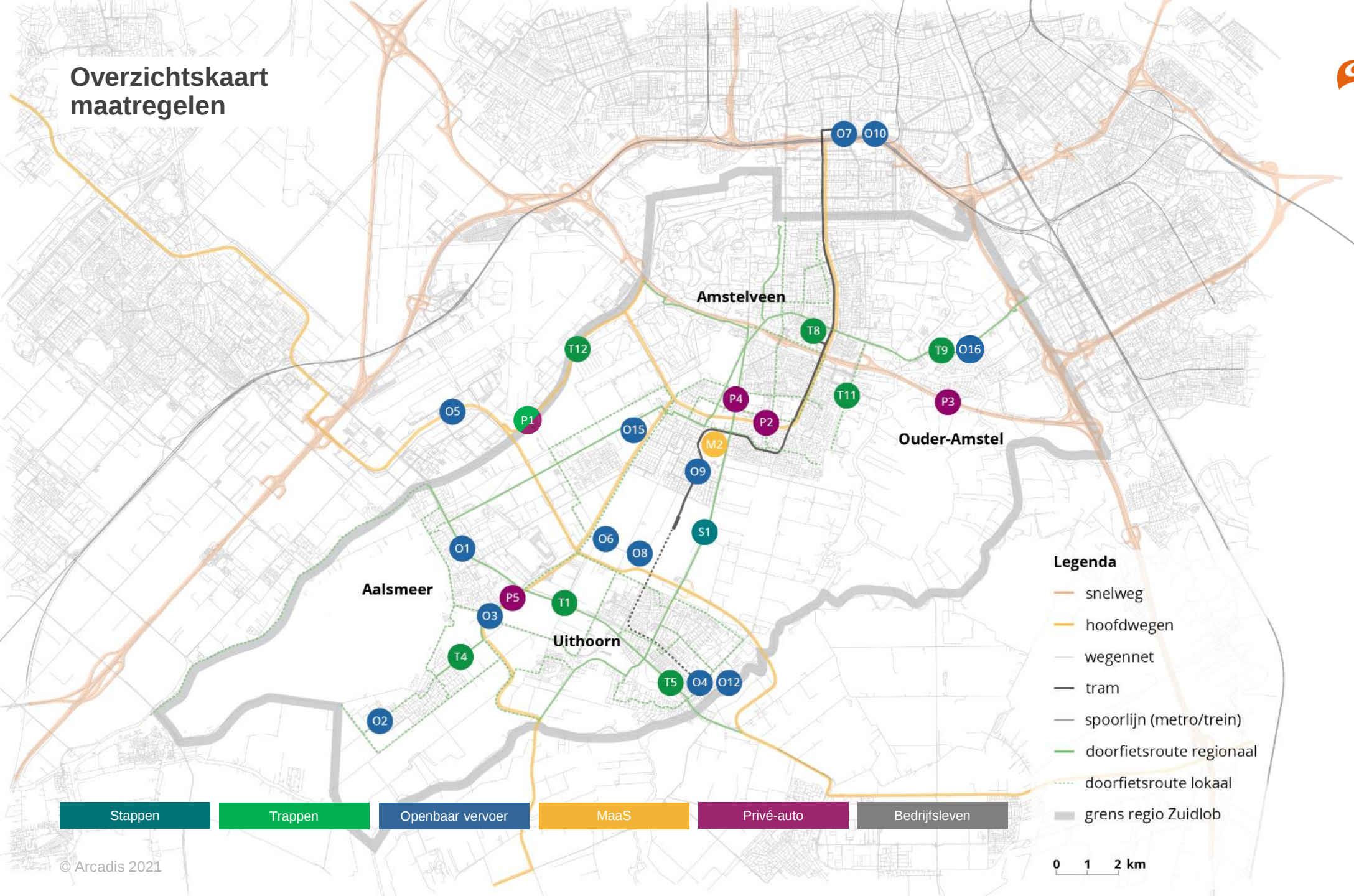
MaaS

Privé-auto

Bedrijfsleven

Maatregelniveaus: 1. Per deelgebied - 2. Voor de gehele Zuidlob - 3. In regionale context

Overzichtskaart maatregelen



3.2 Mobiliteitstranstie in de Zuidlob

De Zuidlobgemeentes zetten zich gezamenlijk in voor het verminderen, spreiden, en verduurzamen van mobiliteit, wat aansluit bij het beleid van de Vervoerregio Amsterdam. Deze transitie is noodzakelijk om het gebied bereikbaar te houden en de impact op klimaat te reduceren. De algemene maatregelen in deze paragraaf maken de gezamenlijke aanpak concreet.

(A1) Mobiliteitsparagraaf en STOMP in begin planproces ruimtelijke én infrastructurele ontwikkeling.

Elke Zuidlobgemeente stelt bij (start planvorming) ruimtelijke ontwikkelingen een mobiliteitsparagraaf op conform de STOMP methodiek en checkt op onderstaande maatregelenlijst of er raakvlakken zijn zoals bijvoorbeeld ZE beleid. De raakvlakken worden in Zuidlobverband besproken.

Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen op de oude wijze worden uitgewerkt zonder mobiliteit in een vroegtijdig stadium te betrekken en men vooral inzet op het autoverkeer, bijvoorbeeld door direct de discussie te voeren over parkeernormen. Nieuwe situaties bieden nieuwe kansen waar direct 'aan gewend kan worden geraakt'. Zonder inzet op stappen, trappen, OV, deelmobiliteit is de kans groot dat ontwikkelingen traditioneel inzetten op het autogebruik en daarmee een bovengemiddelde groei van autoverkeer veroorzaken wat niet meer past op het huidige wegennet en ook niet binnen het huidige beleid. Gezien het karakter en ligging van de Zuidlob blijft de auto naar verwachting wel een rol spelen in herkomst-/bestemmingsverkeer.

(A2) Verduurzaming zakelijke mobiliteit

Bij ontwikkeling werklocaties in initiatieffase een mobiliteitsparagraaf opstellen waarin alternatieve vervoerwijzen ten aanzien van individueel autoverkeer worden benoemd en (bij grotere gebieden) wordt ingezet op parkmanagement.

Met parkmanagement kunnen met werkgevers afspraken worden gemaakt over de mobiliteit van werknemers, kunnen aan de voorkant kansen worden gepakt als koppeling wordt gelegd met OV-bedrijf etc. Dit kan ook leiden tot gezamenlijk deelmobiliteitsproject voor de first- en last-mile.

(A3) Actieve deelname aan Green Deals

Gemeentes in de Zuidlob ondertekenen Green Deals en sluiten daarbij aan op de regionale en landelijke acties om mobiliteit te verduurzamen.

De Green Deal Zero Emissiestadslogistiek en ook de recente Green Deal Fiets zijn belangrijke initiatieven. De Zuidlob heeft de intentie om positie in te nemen bij verdere uitwerkingen van de Green Deals, en zorgt (waar mogelijk) voor het aansluiten/initiëren van concrete pilots en projecten in de Zuidlob.



3.3 Maatregelen per deelgebied

Dit eerste niveau focust op 7 deelgebieden in de Zuidlob die om specifieke gebiedsgerichte maatregelen vragen. Deze maatregelen worden op lokaal niveau genomen om te zorgen dat deze gebieden in de Zuidlob goed bereikbaar blijven.

1 Amstelveen BTAZ / Legmeer

Het nieuwe Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ) is nodig voor de vestiging of uitbreiding van lokale en regionale bedrijven. Bovendien wil Amstelveen ruimte kunnen bieden aan bedrijven die momenteel op bedrijventerrein Legmeer zijn gevestigd. Legmeer transformeert in de komende jaren van bedrijventerrein naar hoogstedelijk woon-werkgebied met 3.000 nieuwe woningen. De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel voor Amstelveen. De plannen voor deze wijk bevatten het stimuleren van andere vervoerswijzen als alternatief voor een eigen auto.

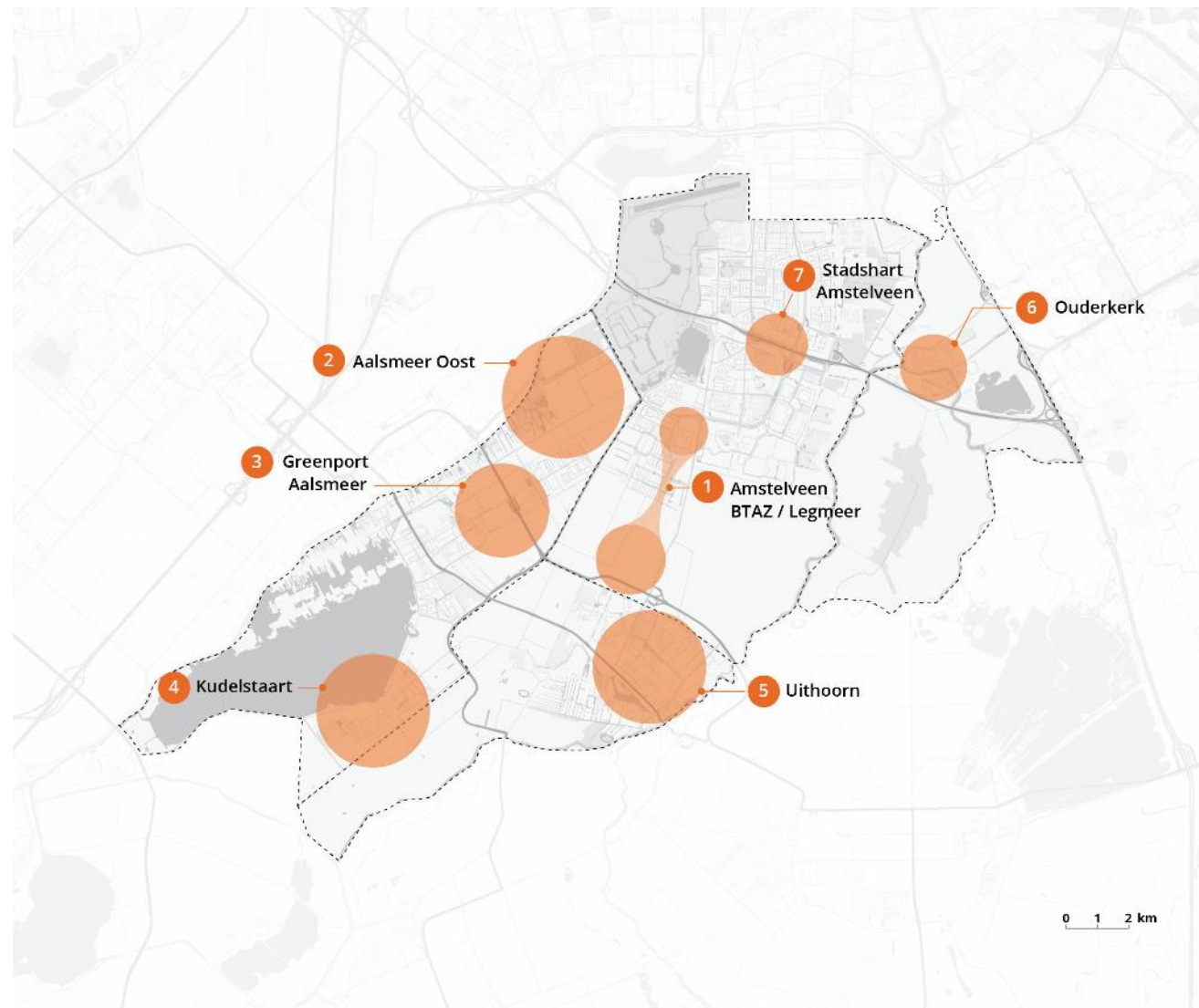
(O8) Onderzoek verbeteringen OV-bereikbaarheid BTAZ. Onderzoeken op welke manier de locatie BTAZ kan worden ontsloten met OV. In dit onderzoek worden oplossingen verkent zoals een halte van de Amsteltram, een P&R of mobiliteitshub. Deze ontwikkeling is nodig om doorgaand verkeer door Amstelveen te weren, BTAZ werknemers van goed OV te voorzien. Bedrijven in Legmeer willen verhuizen naar BTAZ mits goed OV op deze locatie wordt ontwikkeld. De ontwikkeling van deze halte in BTAZ is daarmee een belangrijke randvoorwaarde om de transformatie van Legmeer mogelijk te maken.

(O9) Mobiliteitshub Sacharovlaan

Realisatie van een mobiliteitshub met regionale OV-verbindingen en aanbod van deelmobiliteit ten behoeve van first- en last-mile. Onderzoek naar de kansrijkheid van nieuwe busverbindingen/wijzigingen in het busnetwerk waaronder het gezamenlijk met de Vervoerregio en Connexxion onderzoeken van het inleggen van een extra busverbinding Sacharovlaan-Aalsmeer noordoost - Schiphol (Noord of Plaza). Omdat dit een belangrijk HOV overstappunt is in Amstelveen Zuid (busbundel en trambundel) mét potentie en koppelkansen met gebiedsontwikkeling Legmeer en Bovenkerkerweg (en Aalsmeer Oosteindedriekhoek).

(M2) Realiseren deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling Legmeer

Actief deelmobiliteit inzetten de transformatie van Legmeer in Amstelveen. Deelaanbod creëren in de wijk, waaronder op de mobiliteitshub Sacharovlaan. Om de bereikbaarheid van het nieuwe Legmeer op een goede en duurzame wijze te faciliteren is het van belang alternatieve vervoersvormen te stimuleren. Op deze wijze ontstaat een gelijkwaardig alternatief voor een privé-auto, en het realiseren van een lagere parkeernorm haalbaar.



2 Aalsmeer Noord

De ontwikkeling van de woonwijk Oosteindedriehoek bevat de bouw van ca. 1.000 woningen. Om te zorgen voor een toekomstigbestendige bereikbaarheid is het van belang dat het gebied goed is ontsloten.

(P6) Onderzoek toekomst Legmeerdijk Noord (N231). *Gezamenlijke studie starten naar toekomstig functioneren Legmeerdijk tussen N201 en de Bosrandweg.* Dit noordelijk deel van Legmeerdijk is de ontsluitingsweg voor alle aangrenzende (grote) woonwijken, en de omleidingsroute bij stremming Waterwolfunnel. Het is daarom van belang de toekomstige verkeersdruk te onderzoeken.

3 Greenport Aalsmeer

Het bedrijventerrein Greenport Aalsmeer is een belangrijke economische toplocatie in de Zuidlob. De bedrijven in dit gebied, waaronder bloemenveiling Royal FloraHolland, zijn economisch sterk afhankelijk van goede bereikbaarheid.

(O6) Onderzoek inpassing halte R-net Legmeerdijk/Meerlandenweg.

Vanuit de Zuidlob komt een verzoek aan de Vervoerregio en provincie Noord-Holland om te komen tot realisatie van deze halte t.h.v. de Meerlandenweg. Deze halte biedt ook potentie in combinatie met deelfietsen voor werknemers op o.a. Greenpark. De maatregel is onderdeel van het Vervoerplan 2022 van Connexxion. Voor goede R-net busbediening van de

omliggende bedrijventerreinen en Greenpark, ook in relatie met R-net fiets en parkmanagement.

(B5) Realisatie Greenport Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)

De OLV versnelt de vrachtverkeerroute van Floraholland met Schiphol en Amsterdam Connecting Trade (ACT). Het deel van Greenport Aalsmeer naar de luchthaven wordt als eerste gerealiseerd. Het tweede deel verbindt de luchthaven met het nieuwe bedrijventerrein A4 Zone West. Met de provincie Noord-Holland als trekker werken marktpartijen zoals FloraHolland VGB, Greenpark Aalsmeer, de Vervoerregio en de gemeenten inmiddels aan een uitwerkingsplan.

4 Kudelstaart

In dit gebied worden 600 nieuwe woningen ontwikkeld. De huidige mobiliteit in dit gebied is sterk afhankelijk van de auto, via de zwaarbelaste N231. Om een alternatief te stimuleren is verbeterde verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer noodzakelijk.

(T4) Onderzoek MRA-doorfietsroute Amstelveen-Aalsmeer doortrekken naar Kudelstaart en PZH. *De MRA-fietsroute Amsterdam-Amstelveen-Aalsmeer zuidwaarts doortrekken naar Kudelstaart en Provincie Zuid Holland Noord en hierbij aansluiten op de door Holland Rijnland gedachte doorfietsroute (en mogelijke mobiliteitshub Leimuiden).* Grote (e-)/fietspotentie op deze afstanden, parallel lopende provinciale wegen overbelast.

(O2) Onderzoek OV Aalsmeer-Kudelstaart-Zuidwaarts. *Samen met VRA, provincie Zuid-Holland en concessiebeheerder op korte termijn onderzoeken of de busverbindingen van/naar Zuid-Holland Noord kunnen worden verbeterd.* Onderzoeken of eisen en wensen kunnen worden opgenomen in de concessie. Mogelijk kansrijke ideeën hiervoor zijn onder meer een bus uit Holland Rijnland laten starten/eindigen op mobiliteitshub BTAZ. Deze maatregel zorgt voor betere koppeling tussen de concessies. Deze koppeling is belangrijk om een goede OV-verbinding te bieden aan Kudelstaart (en Aalsmeer/RFH), en de Zuidlob beter te verbinden aan Holland Rijnland, zowel utilitair (woon-werk en studie) als toeristisch-recreatief. De maatregel is daarnaast belangrijk om de hub BTAZ te versterken, en om de reizigerspotentie Amsteltram naar Uithoorn te vergroten. Voor deze maatregel is periodieke afstemming over inbreng PvE inzake OV relaties Zuidlob-Zuid Holland Noord van belang.

5 Uithoorn

De huidige bereikbaarheid van Uithoorn is sterk afhankelijk van auto. Dit leidt tot zware verkeersdruk op de regionale verbindingswegen, met beperkte doorstroming voor auto's, bussen en logistiek tot gevolg. Investeren in een verbeterde regionale OV-verbinding en goede aansluiting op fietsverbindingen is daarom noodzakelijk om een alternatief te bieden voor de auto. Voor interne verplaatsingen worden lopen en fietsen gestimuleerd. Voor woon-werkverkeer blijft de auto relevant.

(O4) Realisatie Uithoornlijn: Amsteltram verlengen naar Uithoorn

Aanleg van een nieuw tracé van de Uithoornlijn. Dit betekent een doortrekking van de Amsteltram naar Uithoorn. Dankzij deze realisatie ontstaat er een directe en hoogwaardige OV-verbinding tussen Uithoorn en Amstelveen (en verder). Hierdoor wordt het OV een aantrekkelijke optie voor regionaal verkeer tussen de locaties. Uithoorn bekijkt hierbij, in samenwerking met de regio's Utrecht en Zuid-Holland, op welke manier de tramhaltes kunnen aansluiten op de regionale doorfietsroutes ten behoeve van de first/last-mile. Zie ook maatregel O8.

6 Ouderkerk

De ontsluiting van de woonkern Ouderkerk is in de huidige situatie volledig afhankelijk van de Burgemeester Stramanweg (N522). De brug over de Amstel vormt daarin de enige oeververbinding. Om te zorgen voor robuuste verbinding is het stimuleren van regionale fietsverkeer wenselijk.

(T9) Onderzoek verbeterde verbinding Ouderkerk-Amstelveen. *Onderzoek naar mogelijke nieuwe verbinding over de Amstel (bijv. fietsbrug) parallel aan A9.* Een meer directe regionale fietsverbinding tussen Amsterdam Zuidoost-zuid/Zuidoostlob en Amstelveen/Schiphol.

(O16) Realisatie R-net halte aan oostzijde Amstelbrug en fietsenstalling bij Jacob van Ruisdaelweg. Grote delen van de kern

Ouderkerk a/d Amstel liggen binnen fietsafstand van de frequente R-net buslijnen. Halte toe te voegen ter hoogte van de Om deze reden wordt de stallingscapaciteit bij de halte Jacob van Ruisdaelweg vergroot. Tegelijkertijd is voor een hogere bedieningsgraad besloten een extra Amstelbrug. Dit zorgt voor betere OV bereikbaarheid van de kern en voor de horeca en voorzieningen aan de westzijde van de Amstel.

7 Stadshart Amstelveen

In het Stadshart van Amstelveen worden de komende jaren 2000 nieuwe woningen ontwikkeld, komen er mogelijk nieuwe functies (als een bioscoop) en wordt gekeken of enkele kantoren getransformeerd kunnen worden tot woningen. Naar verwachting komen er 2000 extra arbeidsplaatsen beschikbaar. Ook voor het Stadshart zelf (het winkelcentrum) wordt komend jaar een gebiedsvisie opgesteld. Qua bereikbaarheid ligt de focus in ieder geval op de fiets, maar het gebied moet ook voor auto en OV bereikbaar blijven.

(T8) Realisatie bewaakte fietsenstalling Amstelveen Stadshart *Onderzoek en realisatie van mogelijke bewaakte fietsenstalling in Amstelveen Stadshart, nabij busstation Amstelveen.* Goede fietsstalling is een belangrijk voor het stimuleren en faciliteren (regionale) fietsverbindingen van/naar voorzieningen in Stadshart Amstelveen. Dit verbetert tevens de kwaliteit van de first- en last-mile naar HOV.

3.4 Maatregelen voor de gehele Zuidlob

Op tweede niveau wordt uitgezoomd naar het totaal van de Zuidlob en wordt beoordeelt welke maatregelen benodigd zijn om de Zuidlob als geheel bereikbaar te houden rekening houdend met de optelsom van alle ruimtelijke ontwikkeling in de deelgebieden.

3.4.1 Stappen

(S1) Onderzoek wandelpad langs Zijdelen Bovenkerkerweg (N521). Onderzoeken of er bij een toekomstige aanpassing van de N521 een (vrijliggend) wandelpad kan worden gerealiseerd, ten noorden van de N201. Op deze weg lopen veel (recreatieve) wandelaars over het fietspad. De aanleg van een wandelpad faciliteert lopen, en vermindert hinder voor fietsers.

3.4.2 Trappen

(T1) Realisatie MRA-doorfietsroute Hoofddorp-Aalsmeer-Uithoorn. Realisatie van een regionaal fietspad langs de N196/N201 tussen Hoofddorp en Aalsmeer. Grote (e-)fietspotentie op deze afstand, zowel utilitair als toeristisch-recreatief.

(T3) MRA-doorfietsroutes: planvorming, agendering en realisatie. De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam werken gezamenlijk aan het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Als onderdeel van dit programma zijn de volgende doorfietsroutes aangemerkt in de Zuidlob: Amsterdam Zuidoost-Amstelveen-Schiphol-Haarlem, Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam (ongelijkvloerse kruising N231

benodigd) en Uithoorn-Amstelveen-Amsterdam. Grote (e-)fietspotentie op deze afstanden, zowel utilitair als recreatief, parallel lopende provinciale wegen overbelast.

(T6) Onderzoek intelligente VRI's op MRA-fietsroutes Onderzoeken van kansen voor toepassing intelligente VRI's op MRA-fietsroutes binnen de bebouwde kom onderzoekt, en input geven aan projectleider MRA fietsroutes.

iVRI's bieden de mogelijkheid om specifieke doelgroepen, zoals fietser sneller te detecteren en te prioriteren. Om een goede, veilige doorstroming voor (e-)fietsers te creëren en zodoende een concurrerend alternatief te bieden.

(T7) Opstellen gezamenlijke aanpak strooien en beheer/onderhoud op regionale hoofdfietsroutes

In planvorming en bij ingebruikname borgen dat deze routes met prioriteit in het rijdschema van te strooien wegen zijn opgenomen, en nadenken of met innovatieve maatregelen gladheid voorkomen kan worden. Om ook bij winterse omstandigheden de (e-)fiets een concurrerend alternatief te laten zijn.

(T10) Onderzoek kansen met e-fiets op langere afstand. Als natransport in ketenverplaatsing, ook vanuit auto met de Vervoerregio en MRA nader onderzoek doen naar kansen, met name richting Amsterdam, mogelijk ook een relatie met de gedachte hub Leimuiden. Omdat de e-fiets, mits goed gefaciliteerd en gestimuleerd, een grote potentie heeft om vervoervraag auto te verkleinen voor afstanden tot 15-20 km.



3.4.3 Openbaar vervoer

(O1) Realisatie HOV Aalsmeer/Schiphol-Zuid (HOVASZ)

HOVASZ betreft maatregelen voor een betere doorstroming van R-net busverkeer op de relatie Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid. In Aalsmeer is de voormalige N201 (Burgemeester Kasteleinweg) omgevormd tot vrije busbaan met daarlangs een nieuw busstation. Knooppunt Schiphol Zuid wordt een compact overstappunt tussen de hoogfrequente ringbuslijn Schiphol (zie O5) en de R-net verbinding uithoorn-Hoofddorp-Haarlem.

(O3) Onderzoek HOV Legmeerdijk (N231)

Doorstroommaatregel op de Legmeerdijk voor R Net buslijn 358 Kudelstaart-Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam. Bij de ingebruikname van HOVASZ (O1) zal de R-net busroute Kudelstaart-Aalsmeer-Amstelveen versneld worden tussen Kudelstaart en Aalsmeer. Ter hoogte van Royal Flora Holland zal door realisatie van een halte op de Legmeerdijk de tijdrovende busbeweging over het veilingterrein tot het verleden behoren.

(O7) Onderzoek Hoogwaardige overstap Amsteltram/R net bus-metro/trein station Amsterdam Zuid

In afstemming met de Vervoerregio en Zuidas(dok) zoeken naar een goede tijdelijke oplossing om de overstap tussen de Amsteltram, Metro en trein op station Amsterdam Zuid te faciliteren. De tijdelijke oplossing moet zorgen voor korte loopafstanden, comfort/beschutting en met een goed sociaal veiligheidsniveau. Deze maatregel doelt op een tijdelijke situatie. In de definitieve situatie is een hoogwaardige

overstap voorzien middels een tramhalte op zuidelijk tunneldak. Vanwege de forse bouwvertraging in Zuidas(dok) is een tijdelijke maatregel noodzakelijk. De overstap is de zwakste schakel in een OV-verplaatsing en in de huidige situatie is deze overstap verre van goed.

(O10) Onderzoek R-net bus-bereikbaarheid van/naar station Amsterdam Zuid

In afstemming met VRA, gemeente Amsterdam en Zuidasorganisatie komen tot planvorming voor betrouwbaar snelle busdoorstroming Amstelveen-Noord (Amsterdamseweg) Amstelveenseweg - De Boelelaan - Station Amsterdam Zuid.

Om R-net een concurrerend alternatief te kunnen laten zijn vanwege het hoge aandeel autoverkeer Amstelveen-Amsterdam en om de Zuidlob OV-reizigers een snelle betrouwbare rit van/naar NS/Metrostation Zuid en metrostation Amstelveenseweg te kunnen bieden.

(O11) Evalueren pilots voor sociaal korte afstandsvervoer

(o.a. vrijwilligersvervoer)

Naar aanleiding van pilots zoals Smobmax, Automaatje en Vervoer op Maat in Aalsmeer en Amstelveen (eind 2021/2022) gezamenlijk met de Zuidlobgemeenten en de Vervoerregio bezien of er kansen zijn bepaalde systemen breder in de Zuidlobgemeenten te implementeren. Omdat een aantal gebieden in te grote mate te ver vanaf OV-haltes liggen of regulier OV in een aantal gebieden lastig kostendekkend te maken is, voor slecht ter been zijnde mensen link met het VRA-beleidskader inclusieve mobiliteit.

(O12) Onderzoek busnet na ingebruikname Uithoornlijn

De Vervoerregio voert een lijennetstudie uit om de toekomstige OV-situatie na ingebruikname Uithoornlijn vorm te geven (gereed zomer 2022). De Zuidlob-gemeentes maken individueel hun wensen ten aanzien van busverbindingen en haltes kenbaar bij de VRA. Na de ingebruikname van de Uithoornlijn kan het busnet in de Zuidlob mogelijk anders worden vormgegeven. Het is belangrijk dat de gemeentes betrokken zijn bij deze studie om hun lokale wensen en belangen duidelijk te maken, en op deze wijze actief mee te denken over het vernieuwde busnet.

(O14) Onderzoek OV-verbinding Amstelveen Zuid – Aalsmeer noordoost – Schiphol

Onderzoeken van huidige OV-verbinding tussen Amstelveen, Aalsmeer en Schiphol en zoeken mogelijkheden om het OV op deze route te verbeteren. Deze verbinding is een potentiële corridor met veel reispotentie. In dit gebied komen er circa 1000-2000 woningen bij. Een toekomstige investering op deze verbinding draagt bij aan de bereikbaarheid van de Zuidlob, en faciliteert een goede verbinding naar Schiphol als economische toplocatie.

(O15) Onderzoek OV-halte plangebied Aalsmeer Oosteindedriehoek.

In gezamenlijkheid met VRA, Connexxion en de gemeente Aalsmeer onderzoeken of een OV halte toevoegen haalbaar is. Verbeterde OV-bereikbaarheid is belangrijk voor de ontsluiting bij van de nieuwe woonwijk in Oosteindedriehoek.



3.4.4 Mobility as a Service (Maas)

(M1) Aansluiten op VRA beleidsontwikkeling deelmobiliteit

Aanhaken van gemeenlijk beleid omtrent deelmobiliteit gericht op deelauto's, -fietsen, e-bikes en e-scooters per gemeente, in samenwerking met de Vervoerregio.

De snelle opkomst van deelmobiliteit vraagt om gemeentelijk beleid om het aanbod te faciliteren en reguleren. Daarnaast kan het beleid gericht zijn op het stimuleren van het gebruik van deze deelmobiliteit als alternatief voor de privé-auto of als onderdeel van een ketenreis.

(M4) Verkennen deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen Aalsmeer en Uithoorn. Onderzoek naar mogelijkheden voor het toepassen van deelmobiliteit bij de gebiedsontwikkelingen zoals TV-studio's, Oosteindedriehoek, Kudelstaart en Uithoorn.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang in een vroeg stadium na te denken over een duurzame mobiliteit. Onderdeel hiervan is het aanbieden van deelmobiliteit, als alternatief voor een eigen auto en als onderdeel van een ketenreis.

3.4.3 Privé-auto

(P7) Opstellen gezamenlijke visie op het regionale netwerk o.a. N201, N521 en N231 Zuid. Visie ontwikkelen op het regionale autonetwerk. Samenhang van de wegen beschouwen en gezamenlijk de rol/functie van de diverse wegen vastleggen, samen met VRA/RWS en Zuidlobgemeenten. Een samenhangende visie op het netwerk in de Zuidlob is van belang omdat de verkeersdruk op de A9 en/of N201 oplopen als gevolg van

(boven)regionale planvorming voor een gelijkwaardige A9 en A10. Ten tweede is het zinvol om na te denken over welke functie de verbindingen hebben, bijv. rol van N201/N522 en in relatie tot afwaardering N196. Ten derde is het belangrijk om rekening te houden met de impact van ruimtelijke ontwikkelingen op regionale wegen, zoals ontsluiting van Kudelstaart en BTAZ-Legmeer (zie par. 3.3). Ten vierde is het van belang een visie te vormen op knelpunten zoals N521 (ten noorden van N201) en de N231 Zuid. De visie heeft daarom een relatie met (de uitkomsten van) de onderzoeken voor de N521 en N231 (P4, P5 en P6). Ten vierde zijn er zorgen of de N201 een toekomstig nieuw knelpunt wordt. De N201 is omgelegd en de bedrijventerreinen De Loeten en Greenpark bij de N201 zijn inmiddels nagenoeg vol. Door toename van bedrijvigheid (o.a. BTAZ, Greenpark, de Loeten, nieuw distributiecentrum Royal FloraHolland) staat de capaciteit op N201 onder druk. Provincie Utrecht heeft hun deel N201 afgelopen 3 jaar ook gezien..

3.4.4 Bedrijfsleven

(B1) Aansluiten op netwerkvisie logistieke hubs. De Vervoerregio en provincie zijn bezig met het opstellen van een netwerkvisie voor logistieke hubs. Een vertegenwoordiger vanuit de Zuidlob denkt actief mee over de potentiële hublocaties in de Zuidlob. Logistieke hubs vergroten de leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Logistieke stromen worden op de hub gebundeld en/of overgezet naar kleinere/duurzame voertuigen. Dit leidt tot minder bestel/ vrachtverkeer door kernen, en tot vermindering van uitstoot.

(B2) Aansluiten op werkgeversbenadering.

Verminderen en spreiden van zakelijke en woon-werkmobiliteit door het opstellen van een werkgeversaanpak, en aansluiten bij initiatieven in de MRA, zoals Breikers en Groot Schiphol Bereikbaar. Omdat mobiliteitsbeleid van werkgevers t.a.v. hun personeel primair is in relatie met de potentiële (auto)verkeersdruk.



3.5 Maatregelen in regionale context

Op dit derde niveau wordt over de grenzen van de Zuidlob heen gekeken en beoordeelt welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de Zuidlob vanuit de regio bereikbaar te houden, en overstijgend bij te dragen aan een goed bereikbare regio.

3.5.1 Trappen

(T2) Onderzoek ‘Samen op het fietspad’. Studie van de Universiteit van Amsterdam (UvA) naar effecten van diverse modaliteiten op fietspad.

Vanwege de conflicten tussen verschillende soorten fietsen/verkeerssoorten op dezelfde infrastructuur. Het poldergebied ‘De Ronde Hoep’ in Ouder Amstel is een case studie in dit onderzoek. In dit gebied is een mix van recreatieve fietsers, racefietsen, motorrijders en tractoren.

(T5) Onderzoek doorfietsroute richting haltes Uithoornlijn vanuit de regio Utrecht en Zuid-Holland Aansluiten van de regionale fietsroutes uit Utrecht en Holland Rijnland op halte(s) van de (toekomstige) Amsteltram.

Voor benutten van de koppeling (e-)fiets aan de Uithoornlijn (first/last mile).

(T11) Onderzoek tweede noord-zuid (snel)fietsverbinding aan oostzijde van Amstelveen. Binnen Amstelveen ter ontlastening van de (drukker wordende) Sportas-route en ter accommodatie van de toename in het fietsgebruik. De route biedt regionale kansen voor Uithoorn en Amsterdam en kan zorgen voor minder fietsers langs de Amstel.

(T12) Onderzoek langzaam verkeersverbindingen Ringvaart. Gezamenlijk met o.a. Haarlemmermeer onderzoeken van verbeteringen voor (recreatieve) langzaam verkeer tussen Haarlemmermeer en Aalsmeer/Amstelveen. De Ringvaart vormt een belangrijke barrière voor langzaam verkeer op deze verbinding. Deze kans wordt ook benoemd in de (ontwerp) Mobiliteitsagenda Aalsmeer, de Netwerkvisie Haarlemmermeer en plannen voor de Westeinderscheg.

3.5.2 Openbaar vervoer

(O5) Realisatie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR). Realisatie van een HOV ring rondom Schiphol en realisatie hoogwaardig OV knooppunt Schiphol Zuid. Op deze wijze vindt een kwaliteitsslag plaats ten aanzien van de bereikbaarheid van werkgebieden op het gehele Schipholareaal en op deze hoogfrequente OV-ring takken vanuit de omliggende gebieden R net en ontsluitende busverbindingen aan. Deels ook oplossend vermogen voor de te hoge druk op busstation Schiphol Plaza.

(O13) Aansluiten op BRT/HOV onderzoek Haarlem-Utrecht via Amstelland. In contact brengen van twee lopende verkenningen voor regionale HOV verbindingen door de Zuidlob. Er loopt een studie naar verbetering van HOV op de relatie Haarlem-station Amsterdam-Zuid. Tegelijkertijd is er een verkenning naar een Bus Rapid Transport (BRT) verbinding Haarlem-Amstelland-Utrecht. Door deze

projecten met elkaar in contact te brengen ontstaat mogelijk koppelkansen. Omdat beide lijnen tussen Haarlem Zuid en knooppunt Badhoevedorp van dezelfde infrastructuur gebruik maken.

3.5.3 Bedrijfsleven

(B3) Aansluiten op VRA Mobiliteitstransitie: Effecten/-kansen Covid-19 benutten. Een vertegenwoordiger vanuit de Zuidlobgemeenten geeft in VRA-verband input op het VRA-traject Mobiliteitstransitie. Dit traject heeft als doel de gevolgen van de Coronapandemie op de doelstellingen, ambities en programma's van de Vervoerregio inzichtelijk te maken, te onderzoeken welke aanpassingen nodig zijn, en de consequenties daarvan op de meerjarenbegroting inzichtelijk te maken. Het resultaat is een nieuwe visie op de mobiliteit in 2030.



3.5.4 Privé-auto

(P1) Multimodale verkenning Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231). Studie vanuit de Provincie Noord-Holland waarin alle modaliteiten op deze weg in samenhang zijn bestudeerd. De Fokkerweg/Bosrandweg is één van de ontsluitingsroutes van/naar de A9. Eigen uitvoeringsprogramma met onder andere het verbeteren fietsverbinding Amstelveen Westwijk-Schiphol Oost. Een mobiliteitsbrede aanpak van deze wegen in Aalsmeer en Amstelveen is nodig om het gebied in de toekomst duurzaam bereikbaarheid te houden.

(P2) Onderzoek doorstroming zuidzijde Beneluxbaan Amstelveen. Analyse van 5 kruispunten op de Beneluxbaan en omliggende wegen. Deze actie wordt opgepakt vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Amstelveen. Op deze wegen is veel bovenlokaal verkeer aanwezig. In dit gebied / op deze weg komen veel lokale en bovenlokale vervoersstromen samen. Als gevolg van economische, ruimtelijke en demografische ontwikkelingen in en rondom de Zuidlob zal het vervoer bovendien nog verder toenemen. Een integrale analyse van vijf kruispunten van de Beneluxbaan is daarom nodig om inzicht te krijgen in de mogelijkheden om de (mobiliteitsbrede) doorstroom te verbeteren.

(P3) Realisatie verbreding A9 Amstelveen Om de toekomstige verkeersvraag beter te kunnen faciliteren wordt de snelweg A9 in onder andere Amstelveen verbreed van 3 naar 4 rijstroken per richting. Tegelijkertijd betekent dit verhoging van de leefkwaliteit in de woongebieden rondom de A9 door o.a. een overkluizing aan de westzijde van

Amstelveen en vermindering van de barrierewerking tussen Amstelveen noord en zuid. Er is sprake van een kwaliteits hoogwaardige inpassing met drie overkluizingen.

(P4) Realisatie capaciteitsuitbreiding Bovenkerkerweg Noord. Realisatie van een verdubbeling van het noordelijke deel van de Bovenkerkerweg, vanaf de Burgemeester Wiegelweg (in Amstelveen Zuid) tot aan de Beneluxbaan. Deze actie is onderdeel van de gezamenlijke korte termijn aanpak met de provincie en VRA. Deze weg is de regionale verbinding tussen Amstelveen en Aalsmeer, en een belangrijke route van/naar de A9.

(P5) Onderzoek Legmeerdijk Zuid (N231). Onderzoeken van optimalisaties om te komen tot een duurzame bereikbaarheid van de gebieden die afhankelijk zijn van gebruik van de N231, in afstemming met provincie Zuid-Holland, Holland/Rijnland en ook met de Vervoerregio en provincie Noord-Holland. Er is sprake van een sterk bovengemiddelde verkeersdruk rondom deze weg in een gebied dat verstoken is van autosnelwegen en van frequent OV (en deels zelfs géén OV).

(P8) Onderzoek Bovenkerker-/Zijdelweg (N521). Onderzoeken van optimalisaties om te komen tot een duurzame bereikbaarheid van de gebieden die afhankelijk zijn van gebruik van de N521, in afstemming met de Vervoerregio en provincie Noord-Holland. Er is sprake van een sterk bovengemiddelde verkeersdruk rondom deze weg en nieuwe gebiedsontwikkelingen in aangrenzende wijken, zoals BTAZ en Legmeer.



4. Fasering en vervolg

De vertaling naar uitvoering

4. Fasering en vervolg

De ontwikkelingen in Zuidlob vragen om een concreet plan. Het voorgestelde maatregelplan wordt in dit hoofdstuk vertaald naar een fasering, waarmee wordt geprioriteerd welke zaken op welk moment moeten worden uitgevoerd. Daarnaast wordt stapsgewijs de vervolgstappen beschreven voor een gezamenlijke aanpak door de Zuidlob-gemeenten.

4.1 Fasering

De bereikbaarheidsagenda bevat een brede selectie van maatregelen gericht op de toekomst van het gebied Zuidlob. Het maatregelpakket wordt echter niet op één moment in uitvoering gebracht, maar kent een fasering. De maatregelen worden onderverdeeld in drie fases:

1. Vastgesteld of reeds in uitvoering: Dit zijn maatregelen die op dit moment al eerder bovenlokaal zijn gesignaleerd en gezamenlijk worden opgepakt. Deze maatregelen zijn opgenomen in deze bereikbaarheidsagenda om de relatie met de toekomstige bereikbaarheid van de Zuidlob te onderstrepen. Op deze wijze geeft de bereikbaarheidsagenda een compleet overzicht van alle benodigde acties in de Zuidlob.
2. Korte termijn no-regret (nu-2022): Bepaalde maatregelen kunnen al direct worden opgepakt, zonder dat daar nog aanvullende besluitvorming voor nodig is. Ons plan is om meteen aan de slag te gaan met deze maatregelen.
3. Korte termijn (2022-2030): Veel maatregelen kunnen of moeten op korte termijn in uitvoering worden gebracht, maar is vaak eerst nog een plan/planning of besluitvorming nodig. De geplande ruimtelijke ontwikkelingen en huidige bereikbaarheidsproblematiek in het gebied vragen direct om actie om problemen in de toekomst te voorkomen. Daarnaast zijn er verschillende onderzoeken als maatregel geagendeerd. Deze onderzoeksfases moeten op korte termijn worden opgepakt, zodat eventuele uitvoeringsacties na 2030 kunnen plaatsvinden.

4. Lange termijn (2030-2040): Enkele maatregelen die zijn opgenomen zijn voorzien voor een langere termijn. Deze maatregelen kennen geen hoge urgentie of zijn nog afhankelijk van andere processen.

Op de volgende pagina zijn de maatregelen gerangschikt op basis van deze drie fases. Daarnaast zijn ze voorzien van een globale kostenindicatie om een indruk te geven van de benodigde budgetten om deze maatregelen uit te voeren.

Het maatregelenpakket bevat veel onderzoeken. In de kostenindicatie is alleen de eerste onderzoeksfase beschouwd, en nog geen rekening is gehouden met mogelijke uitvoeringsprojecten naar aanleiding van het onderzoek. Uitzondering hierop zijn de maatregelen O8, O9 en P5. Bij deze maatregelen is tussen haakjes een indicatie van de realisatiekosten gegeven, omdat wordt voorzien dat dit een omvangrijke investering betreft.

4.2 Vervolgstappen

De bereikbaarheidsagenda Zuidlob is tot stand gekomen in een gezamenlijk proces tussen de Zuidlobgemeenten, provincie Noord-Holland en VRA. De agenda is bedoeld om gezamenlijk tot actie over te gaan. Hiertoe worden de volgende stappen doorlopen:

- Bereikbaarheidsagenda Zuidlob naar de gemeenteraden: Het document wordt aan de raden voorgelegd. Hiermee worden de inhoud en het belang van een bovenlokale bereikbaarheidsaanpak bekend gemaakt. Daarnaast wordt de bereikbaarheidsagenda Zuidlob toegevoegd aan het overdrachtsdossier bij gemeenten en de Vervoerregio t.b.v. de volgende bestuursperiode.
- Korte termijn (no-regret) maatregelen worden voorzien van actiehouders waarna de uitvoering direct zal starten.
- Per korte termijn maatregel (2022-2030) wordt een plan van aanpak gemaakt waarin de uitvoering en benodigde besluiten worden uitgewerkt/onderbouwd. Op die manier wordt per maatregel bekeken hoe en wanneer tot

uitvoering kan worden overgegaan, en wordt rekening gehouden met beschikbare budgetten en capaciteit.

- De Zuidlob-gemeenten monitoren gezamenlijk de voortgang van de uitvoering, en zorgen voor het najagen van de acties conform planning.
- De betrokken mobiliteitsambtenaren van de Zuidlob-gemeenten zoeken daarbij ook proactief de afstemmen met hun duurzaamheids-collega's inzake de actuele ontwikkelingen omtrent stikstofdepositie.

4.3 Adaptief document

De bereikbaarheidsagenda is een adaptief document. Het huidige maatregelpakket is samengesteld op basis van de actuele en voorziene problemen en opgaves in de Zuidlob. De opgaves of mogelijke oplossingen kunnen in de toekomst echter anders blijken te zijn, of daadwerkelijk veranderen.

De Zuidlob-gemeenten gebruiken deze bereikbaarheidsagenda om gezamenlijk de bereikbaarheid en ontwikkelingen in de Zuidlob te monitoren, en waar nodig maatregelen toe te voegen of aan te passen. Op die manier blijven de gemeenten ook in de toekomst werken aan een duurzaam bereikbare Zuidlob.

Doorlopend		€
A1	Mobiliteitsparagraaf en STOMP in begin planproces ruimtelijke én infrastructurele ontwikkeling	-
A2	Verduurzaming zakelijke mobiliteit	-
A3	Actieve deelname aan Green Deals	-

Vastgesteld of reeds in uitvoering		€
T1	Realisatie MRA-doorfietsroute Hoofddorp-Aalsmeer-Uithoorn	-
T2	Onderzoek 'Samen op het fietspad'	-
O1	Realisatie HOV Aalsmeer/Schiphol-Zuid (HOVASZ)	-
O3	Onderzoek HOV Legmeerdijk (N231) doorstroommaatregel voor R-Net Kudelstaart-Aalsmeer	-
O4	Realisatie Uithoornlijn: Amsteltram verlengen naar Uithoorn	-
O5	Realisatie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR)	-
O6	Onderzoek inpassing halte R-net Legmeerdijk/Meerlandenweg	-
O7	Onderzoek hoogwaardige overstap Amsteltram/R net bus-metro/trein station Amsterdam Zuid	-
O16	Realisatie R-net halte aan oostzijde Amstelbrug en fietsenstalling bij Jacob van Ruisdaelweg	-
P1	Verkenning Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231)	-
P3	Realisatie verbreding A9 Amstelveen	-
P4	Realisatie capaciteitsuitbreiding Bovenkerkerweg Noord	-
B4	Realisatie Greenport Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)	-

Korte termijn no-regret (nu-2022)		€
T7	Opstellen gezamenlijke aanpak strooien en beheer/onderhoud op regionale hoofdfietsroutes	€
O13	Aansluiten op BRT/HOV onderzoek Haarlem-Utrecht via Amstelland	€
M2	Realiseren deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling Legmeer	€
P2	Onderzoek doorstroming zuidzijde Beneluxbaan Amstelveen	€
P7	Opstellen gezamenlijke visie op het regionale netwerk o.a. N201, N521 en N231 Zuid **	€(€€)
B2	Aansluiten op werkgeversbenadering	€
B3	Aansluiten op VRA Mobiliteitstransitie: Effecten/-kansen Covid-19 benutten	€

Korte termijn (2022-2030)		€
S1	Onderzoek wandelpad langs Zijdel- en Bovenkerkerweg (N521)	€
T3	MRA-doorfietsroutes: planvorming, agendering en realisatie *	€€€
T4	Onderzoek MRA-doorfietsroute Amstelveen-Aalsmeer doortrekken naar Kudelstaart en PZH	€€
T6	Onderzoek intelligente VRI's op MRA-fietsroutes	€€
T8	Realisatie bewaakte fietsenstalling Amstelveen Stadshart	€€
T10	Onderzoek kansen met e-fiets op langere afstand	€
T11	Onderzoek tweede noord-zuid (snel)fietsverbinding aan oostzijde van Amstelveen	€
T12	Onderzoek langzaam verkeersverbindingen Ringvaart	€
O2	Onderzoek OV Aalsmeer-Kudelstaart-Zuidwaarts	€
O8	Onderzoek verbeteringen OV-bereikbaarheid BTAZ *	€(€€)
O9	Onderzoek mobiliteitshub Sacharovlaan *	€(€)
O10	Onderzoek R-net bus-bereikbaarheid van/naar station Amsterdam Zuid	€
O11	Evalueren pilots voor sociaal korte afstandsvervoer (o.a. vrijwilligersvervoer)	€
O12	Onderzoek busnet na ingebruikname Uithoornlijn	€
O14	Onderzoek OV-verbinding Amstelveen Zuid – Aalsmeer noordoost — Schiphol	€
O15	Onderzoek OV-halte plangebied Aalsmeer Oosteindedriehoek.	€
M1	Aansluiten op VRA beleidsontwikkeling deelmobiliteit	€
M3	Verkennen deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen Aalsmeer en Uithoorn	€
P5	Onderzoek Legmeerdijk Zuid (N231) *	€(€€)
P6	Onderzoek toekomst Legmeerdijk Noord (N231)	€€
P8	Onderzoek Bovenkerker-/Zijdelweg (N521)	€€
B1	Aansluiten op netwerkvisie logistieke hubs	€

Lange termijn (2030-2040)		€
T5	Onderzoek doorfietsroute richting haltes Uithoornlijn vanuit de regio Utrecht en Zuid-Holland	€
T9	Onderzoek verbeterde verbinding Ouderkerk-Amstelveen *	€(€€)

Legenda: € = Tot € 100.000 | €€ = Tussen € 100.000 en € 1.000.000 | €€€ = Meer dan € 1.000.000

* Onderbouwing van projecten met grote investering (€€€) is opgenomen in bijlage 1.

** Naast de autonome verwachte mobiliteitsgroei en de groei t.a.v. ruimtelijk/economische/demografische ontwikkelingen, zijn de projecten Legmeer, BTAZ en de Scheg hierbij opgeteld aanleiding om spoedig gezamenlijk dit mobiliteitsvraagstuk te bezien als onderdeel van P7.

Bijlagen

Bijlage 1. Onderbouwing projecten met grote investering

Investering in doorfietsroutes

(T3) MRA-doorfietsroutes: planvorming, agendering en realisatie

(T4) Onderzoek MRA-doorfietsroute Amstelveen-Aalsmeer doortrekken naar Kudelstaart en Zuid-Holland

Op MRA niveau is door alle portefeuillehouders mobiliteit eind 2017 een intentieverklaring getekend waarin ingezet wordt op de totstandkoming van een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk: het MRA fietsnetwerk met gemeenschappelijke kwaliteitseisen die zorgen voor een uniforme inrichting. De Vervoerregio monitort ieder jaar de voortgang in de Vervoerregio gemeenten en verzorgt een voortgangsrapportage die jaarlijks in de MRA verspreid wordt. Investeringsniveau vanwege bijvoorbeeld veen-ondergrond en/of grondeigendomsposities. Omdat de (e-) fiets echter voldoet aan alle beleidsdoelstellingen, naast die van mobiliteit ook t.a.v. gezondheid en uitstoot/klimaat, de afstanden binnen de MRA veelal (e-) fietsbaar zijn en omdat de fiets veel minder ruimte in beslag neemt dan de auto is het van groot belang dat de in 2017 afgesproken ambitie tot uitvoering wordt gebracht.

Investering in openbaar vervoer BTAZ/Legmeer

(O8) Onderzoek verbeteringen OV-bereikbaarheid BTAZ
(O9) Onderzoek mobiliteitshub Sacharovlaan

Deze maatregel betekent een investering in extra exploitatiekosten tram/OV, realisatiekosten en kosten beheer/onderhoud. Van groot belang omdat de ontwikkeling van (nationaal project/MRA woningbouwopgave) Legmeer afhankelijk is van een goede (H)OV bereikbaarheid van BTAZ. De te verhuizen bedrijven van Legmeer naar BTAZ stellen dit als randvoorwaarde. Een hubvoorziening met P en R verkleint ook de druk op het regionaal wegennet (lijk met P5). Er is ruimte gereserveerd door de gemeente Amstelveen voor een tramhalte (in onderzoek bij de VRA) en voor de P en R voorziening die zó ontworpen wordt dat er eenvoudig bouwlagen kunnen worden toegevoegd. Vervoerwaardkundig heeft een tramhalte meerwaarde. Dat onderzoek is al afgerond.

Investering in N231

Legmeerdijk Zuid (N231), gemeenten Aalsmeer en Uithoorn

Enkele grote ruimtelijke ontwikkelingen gaan op korte termijn de bestemmingsplanprocedure in. Ondanks inzet op de STOMP benadering is inzichtelijk geworden, dat de capaciteit van het provinciale wegennet in de Zuidlob (feitelijk de ruggengraat van het verkeerssysteem omdat het de Zuidlob aan snelwegen ontbeert) naar verwachting niet voldoet en dat op kortere termijn Legmeer en BTAZ alswel de R.O. ontwikkeling (MRA woningbouwopgave) Kudelstaart in de vertraging schiet omdat de mobiliteit niet in voldoende mate goed kan worden afgewikkeld. Daarom is onderzoek nodig naar het toekomstig functioneren van het provinciaal wegennet. Eventuele capaciteitsuitbreiding zal een forse financiële investering betekenen.

