

Mobiliteitsvisie

Veilig en leefbaar Ouder-Amstel





Colofon

Opgesteld door projectteam Mobiliteitsvisie Ouder-Amstel
November 2021

Inhoud

Voorwoord	6
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Aanpak	9
1.3 Vervolg	10
1.4 Leeswijzer	11
	12
2. Verkeersveiligheid	13
2.1 Doel	13
2.2 Beleid	13
2.3 Oplossingsrichtingen	15
2.4 Meetbaarheid	15
	16
3. Leefbaarheid	17
3.1 Doel	17
3.2 Beleid	17
3.3 Oplossingsrichtingen	18
3.4 Meetbaarheid	18
	19
4. Bereikbaarheid	20
4.1 Doel	20
4.2 Beleid	20

4.3 Oplossingsrichtingen	22
4.4 Meetbaarheid	22
	23
5. Duurzaamheid	24
5.1 Doel	24
5.2 Beleid	26
5.3 Oplossingsrichtingen	26
5.4 Meetbaarheid	26
	27
6. Nieuwe ontwikkelingen	28
6.1 Slimme Mobiliteit / <i>Smart Mobility</i>	28
6.2 Digitalisering mobiliteitsdata	29
6.3 Beleid	30
6.4 Oplossingsrichtingen	30



Dinkwater

Voorwoord

Veilig en leefbaar Ouder-Amstel

Verkeer: we begeven ons er vrijwel allemaal dagelijks in en dus hebben we er allemaal mee te maken. We zien het steeds drukker worden op de wegen, er worden overal, ook in Ouder-Amstel, wijken bijgebouwd. Op het fietspad verschijnen steeds meer e-bikes, speed pedelecs en andere nieuwe vervoersmiddelen. Daar moeten we met onze mobiliteit, onze manier van vervoeren, op inspelen. Hoe gaan we dat doen? Wat willen we bereiken en hoe kunnen we meten? Het antwoord op die vragen, of de weg naar het antwoord, vindt u in deze mobiliteitsvisie.

Sturen op een goed werkend verkeerssysteem is geen eenvoudige opgave: het verkeer moet veilig zijn en veilig voelen; kinderen moeten veilig naar school kunnen fietsen; ouderen en minder validen moeten zich veilig kunnen bewegen; en winkels moeten goed bereikbaar blijven. En ondertussen mag de leefbaarheid van onze dorpen niet in het geding komen.

Volgens de landelijke strategie moeten we ons vooral richten op het voorkomen van ongevallen. De vraag hoe men veilig, duurzaam en comfortabel reist van A naar B staat centraal. Het is een nieuwe benadering van mobiliteit met nieuwe vraagstukken. Zo'n visie opstellen doen we natuurlijk niet alleen. Ruim 1000 inwoners hebben meegewerkt aan de enquête en vanuit de raad dacht en werkte een werkgroep intensief mee aan de visie. Waarvoor dank!

Wij gaan voor een gemeente waar het fijn wonen is en waar iedereen makkelijk en veilig op zijn bestemming kan komen. Dus staan verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzaam verkeer en een leefbare woonomgeving boven aan de lijst in de mobiliteitsvisie. We gaan voor duurzame keuzes maken, meer deelmobiliteit en een goed functionerend openbaar vervoer.

Rineke Korrel
Wethouder gemeente Ouder-Amstel



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Ouder-Amstel heeft de ambitie om goed aan te sluiten op de ontwikkelingen op het gebied van Mobiliteit. Zij maakt deel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), die een metropool van grote klasse wil zijn, met een menselijke maat.

De Metropoolregio

Deze regio is volop in ontwikkeling: zo staan er tot 2050 ongeveer 240.000 nieuwe woningen op de planning en komen er ook veel bedrijven bij. Deze groei van inwonertal en werkgelegenheid, en dus ook het aantal bezoekers leidt tot een toenemende mobiliteit: het zich kunnen verplaatsen hoort immers bij de menselijke identiteit. Het tegelijk versterken van de leefbaarheid en de duurzaamheid is hierbij een belangrijke opgave.

De rijkdom van verscheidenheid bepaalt de kracht van de Metropoolregio Amsterdam. Die strekt zich uit van de eeuwenoude binnensteden van Amsterdam, Haarlem en Weesp tot de dorpskernen van onder andere Ouder-Amstel, en de groene gebieden daar omheen. Daarnaast is ook de verscheidenheid aan inwoners (ongeveer 180 nationaliteiten) groot.

Ontwikkelingen

Tegelijk zijn er ontwikkelingen binnen de mobiliteit op zich:

- opkomst van het gebruik van e-fietsen en speed pedelecs, die een grotere actieradius hebben dan gewone fietsen.
- schoner en duurzamer autovervoer en transport (bijvoorbeeld elektrisch).

- Betere informatievoorziening voor het verkeer onderweg en de mobiliteitskeuzes vooraf door apps.
- Meer deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen).
- De verwachte ontwikkelingen rond zelfrijdende voertuigen en duurzame mobiliteit roepen ook nieuwe vraagstukken op.
- De verkeersveiligheid moet een nieuwe impuls krijgen, waarbij de aandacht verder verschuift naar het voorkomen van ongevallen.

De mobiliteitsvisie van de gemeente Ouder-Amstel moet rekening houden met al deze ontwikkelingen. We weten niet welke ontwikkelingen plaatsvinden, in welk tempo ze gaan en welk effect ze hebben op Ouder-Amstel. Dus het moet een voldoende flexibel plan zijn, zodat we makkelijk op iets nieuws of onverwachts in kunnen spelen.

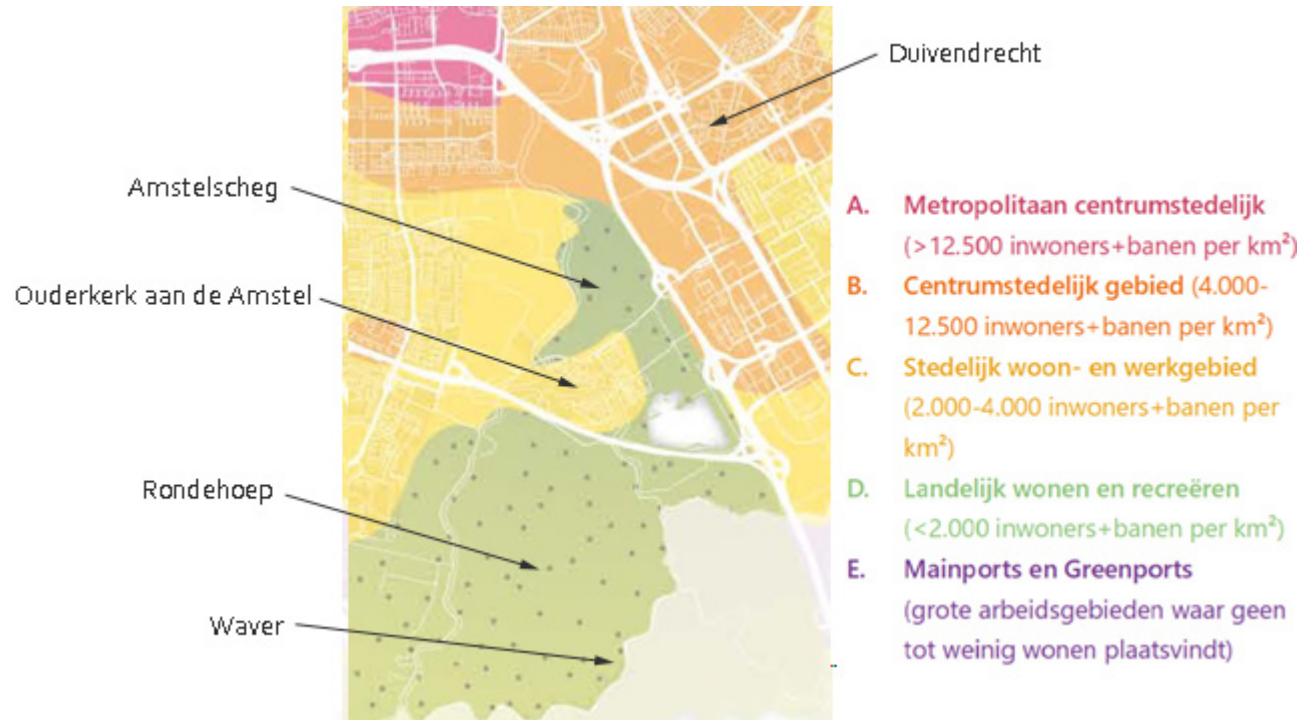
Voor De Nieuwe Kern, de Werkstad Overamstel en het Entradagebied heeft de gemeenteraad al eerder samen met Amsterdam een mobiliteitsvisie opgesteld en vastgesteld op 30 september 2021.

Deze voorliggende mobiliteitsvisie concentreert zich op de volgende drie gebieden met een verschillende typering:

- Het huidige Duivendrecht dorp rondom de Rijksweg: Dorp in de grote stad.
- Ouderkerk aan de Amstel: Dorp aan de rivier.
- Waver, Rondehoep en de Amstelscheg: Buitengebied

De drie gebieden hebben een eigen mobiliteitsprofiel en vragen dan ook om een eigen benadering.

Mobiliteitsprofielen gebieden Ouder-Amstel:



De Mobiliteitsvisie is de basis voor het nog op te stellen Mobiliteitsplan. Beiden sluiten aan op het regionaal vastgestelde Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam en het Mobiliteitsplan ZuidOostFlank. Het Mobiliteitsplan is ook één van de bouwstenen van de nog op te stellen Omgevingsvisie voor Ouder-Amstel. Voor de Omgevingsvisie wordt gesproken over integrale

mobiliteitsplannen. Integraal betekent dat de visie verder gaat dan (alleen) een visie voor alle vervoermiddelen, verkeersveiligheid en parkeren gezamenlijk. Een koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit is noodzakelijk: mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling gaan samen. Koppeling hiervan dient plaats te vinden in beleid en planvorming.

De Mobiliteitsvisie beantwoordt, vanuit het perspectief van verkeer en vervoer de vraag: “wat voor gemeente willen we zijn, wat komt er op ons af en wat voor bereikbaarheid past daarbij?”. Deze antwoorden moeten in lijn zijn met het streven naar duurzaamheid en moeten passen bij klimaatdoelstellingen.

Uitgangspunt van deze visie is een efficiënt en toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Dat wil zeggen het vergemakkelijken en uitbreiden van de aansluitingen en het uitwisselen tussen vervoerswijzen verbeteren, het opheffen van barrières en daarmee het versoepelen van de hele keten van vervoerswijzen.

1.2 Aanpak

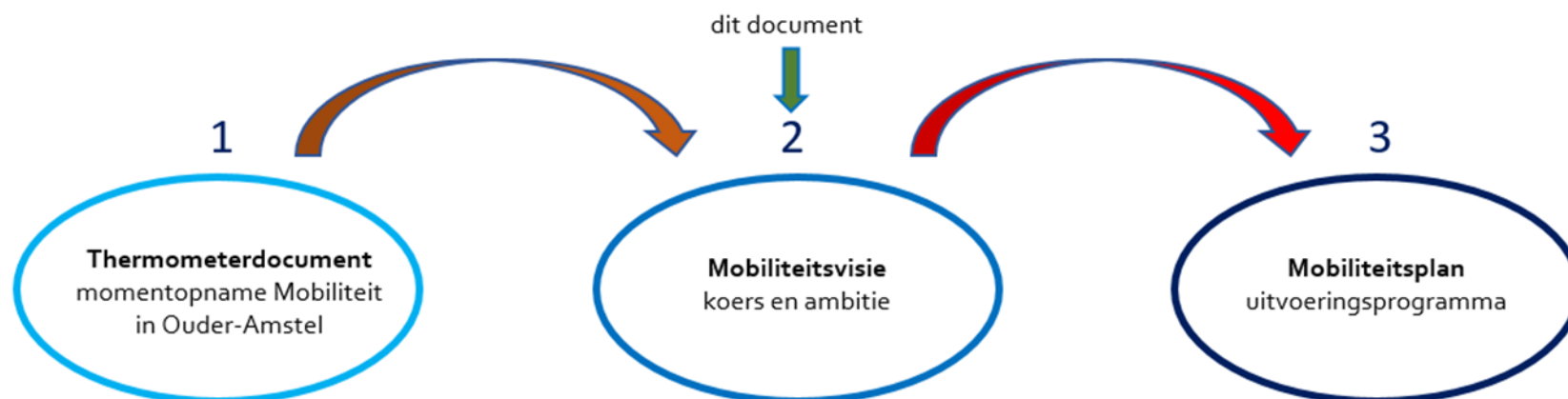
De aanpak om te komen tot een mobiliteitsplan voor Ouder-Amstel is opgebouwd uit drie stappen:

1 weten: hoe staat de mobiliteit er voor, stand van zaken;

2 willen: wat willen we bereiken, koers en ambitie;

3 werken: uitvoeringsplan, welke maatregelen en onderzoeken zijn nodig om de visie en ambitie te realiseren.

Dit document, de Mobiliteitsvisie, is stap twee om te komen tot het Mobiliteitsplan (stap drie)



In de eerste stap, het thermometerdocument “momentopname Mobiliteit Ouder-Amstel” is de verzamelde informatie over mobiliteit gebundeld en worden de belangrijkste thema’s voor mobiliteit in Ouder-Amstel duidelijk. De behandelde vragen zijn:

- Wat is er al eerder aan beleid en plannen opgesteld voor de gemeente Ouder-Amstel. Hoe staat het met de mobiliteit van Ouder-Amstel en wat vinden de inwoners, ondernemers en werkenden hiervan?
- Wat zijn de lopende plannen?
- Wat vinden de bewoners van de diverse mobiliteitsonderwerpen?
- Wat zijn de lopende ontwikkelingen landelijk en in de regio en de aanpalende beleidsterreinen zoals economie, woningbouw en duurzaamheid?

Uit het document komen [vijf hoofdthema’s](#) duidelijk naar voren:

1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid
3. Bereikbaarheid
4. Duurzaamheid & klimaat
5. Nieuwe ontwikkelingen

De tweede stap, de Mobiliteitsvisie, beschrijft de richting waarin we willen ontwikkelen en welke ambitie we daarin hebben. De visie van de gemeente is uitgewerkt aan de hand van de volgende vragen:

- Wat komt er in de toekomst op Ouder-Amstel af aan landelijke en regionale ontwikkelingen en regelgeving, aan interne ontwikkelingen?
- Welke trends willen we op inspelen en wat zijn de mogelijke beleidskeuzes?
- Welke visie hoort hierbij?
- Wat zijn de ambities?
- Wat willen we daarin bereiken?
- Wat zijn de randvoorwaarden?

1.3 Vervolg

Om Ouder-Amstel de komende jaren bereikbaar, veilig en leefbaar te houden met oog voor duurzaamheid en in te kunnen spelen op interne en externe ontwikkelingen is het van belang om een Mobiliteitsplan met realistische en uitvoerbare acties op te stellen. Om te komen tot een afgewogen mobiliteitsplan is een zorgvuldig proces een belangrijke voorwaarde (stap 3).

Stap 3: In het Mobiliteitsplan komt het uitvoeringsprogramma aan bod. We stellen een aanpak op aan de hand van de volgende vragen:

- Hoe gaan we er voor zorgen dat Ouder-Amstel in al zijn diversiteit voldoet aan de ambities van de Mobiliteitsvisie?
- Welke acties, onderzoeken en plannen?
- Welke fasering en budget past hierbij?
- Wat is haalbaar?
Het is niet waarschijnlijk dat alle ambities op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

Participatie

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan worden de inwoners en ondernemers van Ouder-Amstel betrokken. Het plan is voor Ouder-Amstel maar vanwege de regionale verbinding is er consultatie en afstemming met andere overheden, organisaties & instellingen. Op deze manier kunnen we data en feiten aan laten sluiten bij ervaringen. Daarnaast biedt het mogelijkheden om lokale keuzes in een regionaal perspectief te plaatsen. Verder is er via werksessies afstemming met college en gemeenteraad zodat er een gedragen Mobiliteitsplan uitkomt. Kortom: participatie in de geest van de Omgevingswet.

1.4 Leeswijzer

We hebben gekozen om de Mobiliteitsvisie zo compact mogelijk te houden. De Mobiliteitsvisie is een op zichzelf staand document, voor meer achtergrondinformatie wordt verwezen naar het thermometerdocument "momentopname Mobiliteit Ouder-Amstel". Aan de hand van vijf hoofdthema's worden de visie en ambitie weergegeven. In de hoofdstukken 2 tot en met 6 worden de vijf hoofdthema's uitgewerkt en verdiept. De opbouw van elk hoofdstuk is gelijk: eerst wordt gekeken wat we specifiek voor dit hoofdthema willen bereiken. Daarna met welk beleid we de doelen willen bereiken en welke ambitie er is. Vervolgens geven we een uitvoeringsrichting voor de onderzoeken en maatregelen die nodig zijn om de ambities waar te kunnen maken. Deze zullen in het Mobiliteitsplan worden uitgewerkt tot realistische en uitvoerbare acties. Tot slot geven we aan hoe de resultaten van het beleid en de uitvoering gemeten kunnen worden.

HOOFDTHEMA'S:

1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid
3. Bereikbaarheid
4. Duurzaamheid & klimaat
5. Nieuwe ontwikkelingen



EETCAFE



BODEGA

SLAGERIJ RIDDER



Vreeswijk PLUS

TOTAL

2. Verkeersveiligheid

2.1 Doel

In Ouder-Amstel kan iedereen zich veilig verplaatsen.

In 2018 is het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) gelanceerd, om een nieuwe impuls te geven aan de verkeersveiligheid in Nederland. In dit plan wordt gepleit voor een preventieve, risicogestuurde¹ aanpak in plaats van een reactieve aanpak waarin maatregelen pas genomen worden als er al ongevallen zijn gebeurd. Het SPV2030 gaat in op een negental beleidsthema's met ambities om de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid aan te pakken. De kern van het SPV luidt: veilig van deur naar deur, naar nul verkeersslachtoffers via een risico-gestuurde aanpak. Om dit te bereiken, hebben alle provincies en regio's in 2019 / 2020 een risicoanalyse uitgevoerd om de grootste risico's in beeld te brengen.

Bij een mobiliteitstransitie ligt de focus vooral op voetgangers en fietsers en een omgeving waar iedereen veilig en comfortabel aan het verkeer kan deelnemen. De Vervoerregio Amsterdam heeft de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid (RAV 2030) opgesteld. De mobiliteitstransitie draagt ook bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit betekent dat ook in het verkeersveiligheidsbeleid *de fietsers en voetgangers voorrang krijgen door hen meer ruimte te bieden en beter te beschermen*. Het investeren in randvoorwaarden voor een veilige reis is noodzakelijk om de mobiliteitstransitie tot een succes te maken.

¹ risicogestuurd beleid is gericht op een aanpak van risico's in het verkeer. Er wordt niet alleen gekeken naar ongevallen en slachtoffers, maar er wordt een risicoanalyse van specifieke delen van het wegennet gemaakt: van welke factoren weten we zeker dat ze kunnen leiden tot gevaarlijke situaties in het verkeer?

2.2 Beleid

Het beleid richt zich op: *verbeteren van verkeersveiligheid door risicovolle locaties aan te pakken en inzet op educatie en gedragsinterventies*. Situaties die door inwoners zijn aangedragen vanuit de bewonersenquête (zie thermometerdocument) krijgen voorrang. In de enquête is bewoners gevraagd waar zij verkeersonveiligheid voelen of waarnemen. Ook wordt extra aandacht besteedt aan de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers op basis van risicoanalyse (RAV 2030)

Top 8 en top 5 verkeersonveilige plekken

De enquête leverde een top 8 voor Ouderkerk aan de Amstel en top 5 voor Duivendrecht op van plaatsen die door inwoners als verkeersonveilig worden ervaren:

Ouderkerk aan de Amstel en Buitengebied:

1. Dorpsstraat
2. Kerkbrug (plannen voor aanpassing)
3. Rotondes Benningheweg
4. Rondehoep (Oost, Waver en west)
5. Koningin Julianalaan
6. Sluisplein (plannen voor aanpassing)
7. Ronde Jacob van Ruisdaelweg
8. Machineweg

Duivendrecht:

1. Rijksstraatweg (wordt al aangepast-2021)

2. van der Madeweg (vanaf Metrostation naar Gooiseweg)
3. Telstarweg en uitrit Dorpsplein
4. Duivendrechtsekade/ Rijksstraatweg/ Randweg
5. Randweg/ Rozenburglaan



Deze plekken gaan we met voorrang aanpakken en anders inrichten.
Daarnaast worden alle (doorgaande) hoofdfietsroutes zo ingericht dat de groeiende diverse groep fietsers er veilig overheen kan. Dat geldt voor de 'normale' fietser, maar ook voor de fietser op een e-fiets, speed pedelec en racefiets. Voor alle fietsers is voldoende ruimte beschikbaar om elkaar veilig te passeren.
Wielrenners zijn welkom. Hun gedrag is aangepast aan de omgeving en ze volgen routes die het beste passen bij hun snelheid.

Recreanten

Recreanten worden gestimuleerd voor de fiets of het OV te kiezen. Door de toename van het aantal woningen in de regio zal ook het recreatief verkeer in de gemeente toenemen. Het extra aanbod moeten we in goede banen leiden.
Een goed voorbeeld zijn de 1^e en de 2^e wielrennersinterventie in Ouderkerk aan de Amstel.²

Schoolzones

Rondom schoolzones is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verhogen. Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor iedereen duidelijk wanneer hij of zij zich in een schoolzone bevindt.

Kennis en vaardigheden

Verkeersdeelnemers moeten kennis, vaardigheden en motivatie hebben om veilig deel te kunnen nemen aan het verkeer. Verkeerseducatie (voor alle leeftijden) helpt daarbij. Het gaat daarbij om kennis van verkeersregels, maar vooral om risicobewustzijn en gedragsverandering: 'De weg is voor iedereen, houd rekening met elkaar.'

Handhaving

Handhaving (maximumsnelheid, alcoholgebruik, etc.) is noodzakelijk voor het verbeteren van verkeersveiligheid en wordt grotendeels uitgevoerd door de politie en boa's. Samen met de

² In 2020 is de eerste wielrennersinterventie uitgevoerd, waarbij de wielrenners gevraagd worden een blokje om te rijden via de Vondelstraat om de Dorpsstraat te ontlasten. 70% van de wielrenners geeft hier gehoor aan. Bij het ter perse gaan van deze visie zijn we bezig met de uitvoering van de tweede interventie, waarbij de wielrenners worden geadviseerd om de Rondehoop rechtsom te rijden, zodat komend vanaf de erven de wielrenners aan de "buitenkant" van de weg rijden en beter zichtbaar zijn. Daarnaast wordt de route via de Polderweg als fietsroute aangewezen om de woonstraat Achterdijk te ontlasten.

Vervoerregio Amsterdam en politie Amsterdam-Amstelland wordt in het Regionaal Handhavingsplan Verkeer ingezet op het verbeteren van de verkeershandhaving.

2.3 Oplossingsrichtingen

Er zijn verschillende mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. We denken onder meer aan:

- Wielrennersoverlast beperken in Ouderkerk en de polder (tweede interventie);
- Dorpsstraat Ouderkerk autoluw
- Verkeerssituatie Kerkbrug verbeteren
- Scooter/bromfiets/(speed pedelecs) op de rijbaan; overgangen naar fietspad regelen
- De wegen inrichten volgens de nieuwste inzichten binnen Duurzaam Veilig: wegen van 50 naar 30 km/u en van 80 naar 60 km/u, ook de Burgemeester Stramanweg. De A9 naar 80 km/u. Huidige 30 km/u wegen ook zo inrichten.
- In samenwerking met de Vervoerregio inzetten op veilig verkeersgedrag en educatie van alle verkeersdeelnemers;

- Gedragsinterventie;
- Opstellen en monitoren van handhavingsplan in overleg met politie;
- Aandacht in het groenbeheer in relatie tot verkeer en groen gebruiken voor beïnvloeding van gedrag. Bijvoorbeeld (geen) zicht op rotondes, bomen langs de weg voor remmend effect etc.;
- Kruispunten in de Rondehoep/ Waver aanpassen en veiliger inrichten;
- Vergevingegezinde bermen en trottoirbanden voor het fietsverkeer.

2.4 Meetbaarheid

Er staan verschillende instrumenten tot onze beschikking om te meten waar we staan en of we vooruitgang boeken:
Veiligheidstabel V85 (maximale snelheid gereden door 85% van bestuurders), verkeersintensiteit, ongevallencijfers, smiley data, VIA data, enquêtes.



3. Leefbaarheid

3.1 Doel

In Ouder-Amstel ervaren de inwoners hun leefomgeving als prettig en voelen zich er veilig. Verblijven en zich verplaatsen in de openbare ruimte van Ouder-Amstel is aangenaam.

Mobiliteit is nodig voor de ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling in Ouder-Amstel, maar kan ook zorgen voor overlast.

Een prettige leefomgeving wordt bepaald door diverse factoren waaronder geluid, licht, luchtkwaliteit, de snelheid van het verkeer, afwezigheid van trillingen door verkeer, de aanwezigheid van groen, en de nabijheid van ov-haltes. De negatieve gevolgen van mobiliteit voor de inwoners willen we zoveel mogelijk voorkomen.

3.2 Beleid

De winkel- en woonstraten worden zo ingericht dat alle factoren in een goede balans zijn. Dat geldt voor de omgeving en de verschillende weggebruikers. De ruimte is vooral voor voetgangers en fietsen. De auto is zo veel mogelijk uit beeld. Dit kan bijvoorbeeld door auto's meer gebundeld te parkeren en/of het parkeerbeleid aanpassen. Er is een integraal parkeerbeleid om 'olievlekwerking' te voorkomen. Uitgangspunt voor de maximum snelheid in woonstraten is 30 km/u.



Voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking is extra aandacht en worden maatregelen genomen om de huidige knelpunten op te lossen. Een knelpunt kan bijvoorbeeld zijn dat geen goede op- en afritjes zijn om het trottoir op of af te rijden met een rollator of rolstoel.



Om de leefbaarheid te bevorderen willen we vrachtverkeer in woonwijken verder beperken. Dit geldt ook voor de pakketdistributie. Voor het beleid ten aanzien van pakketdistributie en het vrachtverkeer sluiten we aan bij ontwikkelingen zoals het ontwikkelen van logistieke hubs & pakketophaalpunten in de MRA, VRA en Amsterdam.

Groei van het inwonertal in de regio zorgt voor toename van verkeer naar recreatiegebieden. Vooral in de Rondehoep & de Amstelscheg zal dit merkbaar zijn. Het verkeer moet in goede banen geleid worden door gedragsbeïnvloeding, geleiding & lokale aanpassingen aan de infrastructuur.

3.3 Oplossingsrichtingen

Er zijn verschillende mogelijkheden om de leefbaarheid positief te beïnvloeden. We denken onder meer aan:

- De wegen inrichten volgens de nieuwste inzichten binnen Duurzaam Veilig: wegen van 50 naar 30 km/u en van 80 naar 60 km/u, ook de Burgemeester Stramanweg.
- Centrumgebied autoluw inrichten.
- Wielrennersinterventie 1&2.
- Gedragsinterventie;
- Meer ruimte voor fiets en voetganger.
- Parkeren goed reguleren.
- Gebruik deelauto's stimuleren.

3.4 Meetbaarheid

We kunnen toetsen aan de hand van beoordelingen van bewoners en het uitvoeren van metingen, getoetst aan (inter)nationale normen.



4. Bereikbaarheid

4.1 Doel

Ouder-Amstel is goed bereikbaar voor alle vervoermiddelen, voor jong en oud en voor mensen met en zonder een beperking. Voorzieningen zijn goed bereikbaar te voet, per fiets en ook per auto. Voor de auto is beperkt 'omrijden' of vertraging acceptabel. Ook winkels blijven bereikbaar met de auto (Ouderkerk, Duivendrecht), maar wel autoluw. In de toekomst ontwikkelt het zich in Ouderkerk aan de Amstel mogelijk naar een autovrij dorpscentrum.

4.2 Beleid

We stimuleren om voor korte afstanden vaker voor de (e-)fiets te kiezen. De veiligheid en doorstroming voor fietsers bij kruispunten krijgen meer aandacht. Hierbij wordt specifiek ingezet op meer gebruik van de (e-)fiets en speed pedelecs. Alle (doorgaande) hoofdfietsroutes zijn zo ingericht dat de groeiende diverse groep fietsers er veilig overheen kan. Naast op standaard fietsen wordt gefietst op e-fietsen, speed pedelecs en racefietsen. Voor de verschillende typen fietsers is voldoende ruimte beschikbaar om elkaar veilig te passeren en de fiets te parkeren. Voor speed pedelecs wordt gewacht op meer regelgeving en aanbevelingen vanuit het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, Water- en wegebouw en de verkeerstechniek)

Vanuit de gemeente wordt ook gestimuleerd om het openbaar vervoer te gebruiken in plaats van de auto. Hiervoor is een goed OV-netwerk van belang. Een goed OV-netwerk betekent een goede vertakking van het OV in woon- en werkgebieden zodat

iedereen vanuit huis/werk gemakkelijk een OV-halte kan bereiken. Een snelle verbinding met het regionaal en landelijk treinnetwerk is belangrijk. Op de OV-knopen is een goede verbinding met andere vervoermiddelen aanwezig.



Voor een goede vertakking en voldoende haltes zijn een extra halte voor lijn 300 bij de Brug Ouderkerk en een voor lijn 171 bij het Sluisplein wenselijk. In het Thermometerdocument is aangetoond dat sommige delen van Ouder-Amstel in de huidige situatie niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Vandaar de wens voor kleinschalig OV voor met name Ouderkerk-Zuid, dat op relatief grote afstand ligt van de huidige OV-haltes. In eerste instantie zetten we in op het verbeteren van de verbinding met het huidige OV, bijvoorbeeld door het nadrukkelijk vragen om meer haltes op de huidige lijnen; de parkeermogelijkheden bij de haltes te verbeteren, zodat deze

lijnen makkelijk toegankelijk zijn. Kleinschalig OV, bijvoorbeeld een taxibusje, kan een optie zijn voor minder goed bereikbare gebieden. In de regio worden hier proeven mee gedaan. Ook een aanvulling met deelmobiliteit biedt mogelijkheden de bereikbaarheid te verbeteren.

Een extra oeververbinding over de Amstel voor fietsers en voetgangers is gewenst om een meer directe verbinding met Amstelveen te hebben en ook de toename in het recreatief verkeer goed op te kunnen vangen.



Voor het parkeren van auto's zijn er maatregelen om te zorgen voor een leefbare omgeving. Het parkeergedrag wordt gestuurd door regulering zodat doelgroepen daar parkeren waar ze bedoeld zijn te parkeren (bijvoorbeeld geen auto's van

werknemers of forenzen in woonbuurten of op parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor auto's van winkelend publiek). Vooralsnog gebeurt regulering vooral met blauwe zones. In de toekomst kan het invoeren van betaald parkeren en/of alleen parkeren voor vergunninghouders efficiënter zijn. Het kort of juist lang parkeren op locaties kan gereguleerd worden door het instellen van verschillende tarieven.

De gemeente stelt een parkeernota met beleidsregels en normen per deelgebied op. Voor de parkeernormen wordt meer rekening gehouden met lokale omstandigheden zoals de aanwezigheid van deelmobiliteit en goed OV. Voor nieuwbouw van woningen en bij bedrijfsontwikkelingen zal een mobiliteitsplan worden gevraagd in samenhang met de toe te passen parkeernormen. Zonder goed mobiliteitsplan is geen reductie op de parkeernorm mogelijk. Mobiliteit sturende maatregelen zoals deelauto's, of andere concepten (met een continuïteit voor ten minste 10 jaar) kunnen ingezet worden om de parkeernorm te verlagen. Bijvoorbeeld één deelauto parkeerplaats, vervangt vier algemene parkeerplaatsen. Daarnaast wordt inktvlekwerking vanuit andere gebieden met meer stringente parkeermaatregelen zoveel mogelijk voorkomen.

De woon- en werkgebieden blijven goed ontsloten met de auto, waarbij vertraging en/of omrijden bij pieken acceptabel is. Het (doorgaande) verkeer dient zoveel mogelijk geleid te worden naar en via de wegen die daar geschikt voor zijn. De ontsluiting van Duivendrecht wordt mede bepaald door de ontwikkelingen in de Zuidoostflank waarin de hoofdwegenstructuur is opgenomen. De oplossingsrichtingen die in het Mobiliteitsplan voor de Zuidoostflank worden voorgesteld hebben dan ook direct invloed op de ontsluiting van Duivendrecht. Voor Ouderkerk betreft het

met name de ontsluiting naar de Burgemeester Stramanweg, waarbij met name aansluiting Jacob van Ruisdaelweg inclusief de naastliggende rotonde extra aandacht behoeft.

Opstoppingen van verkeer op de doorgaande wegen worden zoveel mogelijk voorkomen. De doorstroming op de doorgaande routes moet worden behouden. Lagere snelheden en 'slimme' verkeerslichten helpen hierbij. Vertraging en/of omrijden bij pieken is acceptabel.

4.3 Oplossingsrichtingen

Er zijn verschillende mogelijkheden om de bereikbaarheid positief te beïnvloeden. We denken onder meer aan:

- Parkeren van auto & fiets: parkeerregime, routeverwijzing naar parkeerlocaties, toepassen parkeernormen bij ontwikkelingen;
- (doorgaande) Fietsroutes verbreden;
- Ontwikkelingen omliggende rijkswegen, lokaal zijn eigenlijk geen problemen voor de bereikbaarheid. Spitsen, incidenten op het hoofdwegennet, triple evenementen in het ArenA gebied zorgen wel voor bereikbaarheidsuitdagingen; Bij een triple in ArenA gebied de inwoners hier actief over informeren in samenspraak met Amsterdam;
- Verbetering doorstroming aansluiting Burgemeester Stramanweg / Jacob van Ruisdaelweg in samenhang met de naastliggende rotonde.
- Op de Burgemeester Stramanweg/N522 de doorstroming behouden en verkeersveiligheid verhogen, o.a. door een lagere maximum snelheid van 60;
- Meer prioritering voor (e-)fiets. Fietsroutes lokaal en doorgaand: fietsroute netwerk en kwaliteit; regionaal beleid;

- Een extra oeververbinding over de Amstel voor fietsers en voetgangers;
- Openbaar vervoer: keten mobiliteit, *first en last mile*, locatie bushalteplaatsen, fijnmazig OV, IC-status station Duivendrecht; OV ontsluiting DNK OV ook voor Ouderkerk-Zuid makkelijker beschikbaar maken;
- *MaaS³ (Mobility as a service)*, slimme mobiliteit (*smart mobility*);
- Deelmobiliteit, in samenwerking met Vervoerregio;
- Meer reizen buiten de spits en werkgeversaanpak voor grotere bedrijven, ook voor de gemeente & Duo+.

4.4 Meetbaarheid

Bereikbaarheid is te toetsen door het meten van de reistijd en de verkeersintensiteit.

³ MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren. In de MaaS-apps staat de reiziger centraal. Zijn reisgegevens zijn anoniem. Deze worden samen met die van andere gebruikers gebundeld en geanalyseerd. Daardoor ontstaan inzichten die bijdragen aan oplossingen. Voor bijvoorbeeld CO₂-doelstellingen, fileproblematiek, druk op het openbaar vervoer en betaalbaarheid. Reizigers profiteren ook weer van deze inzichten.



5. Duurzaamheid

5.1 Doel

In Ouder-Amstel zetten we in op het schoner en beter maken van mobiliteit voor het milieu. Zo stappen we weer vaker op de fiets, we delen vervoersmiddelen met elkaar of laten ze helemaal staan. En wanneer we er wel gebruik van maken, kiezen we voor minder schadelijke varianten. De emissies voldoen aan de WHO normen. Ook is er voldoende ruimte voor groen en klimaatadaptatie.

Elk mens heeft de behoefte te reizen. Om te kunnen voorzien in het dagelijks levensonderhoud, maar ook om andere mensen te ontmoeten. Mobiliteit is dus nodig, maar mobiliteit heeft ook schaduwzijden: het kost ruimte en geld, zorgt voor uitstoot van broeikasgassen en draagt bij aan luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het begrip duurzame mobiliteit wordt gebruikt om de inspanning aan te duiden waarmee we proberen de schaduwzijden van mobiliteit zo goed mogelijk weg te nemen. Om bij te dragen aan het halen van de doelen van het Klimaatakkoord is het noodzakelijk dat mobiliteit duurzamer wordt.

In Ouder-Amstel is de beschikbare openbare ruimte voor verkeer beperkt en neemt de druk op de openbare ruimte toe vanwege de groei van het aantal inwoners, niet alleen in Ouder-Amstel maar in de hele regio. Daarom moeten keuzes gemaakt worden om de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk te benutten. Bij de keuze voor een geschikte inrichting van de wegen wordt de ruimte ten eerste veilig ingericht voor de duurzame vervoerswijzen. Dit draagt eraan bij dat het binnen Ouder-Amstel

de meest logische keuze is om met de fiets of te voet naar de bestemming te gaan in plaats van met de auto.



Voor het invoeren van milieuzones volgen we de regionale ontwikkeling. Dit is een geleidelijke uitbreiding van de zones. Nu nog alleen binnen de ring A10, in de toekomst ook daarbuiten.

Duurzame mobiliteit kunnen we op verschillende manieren vormgeven. Het gebruik van openbaar vervoer is ook een vorm van duurzame mobiliteit. Minder reizen, zoals een dag thuiswerken, valt eveneens onder duurzame mobiliteit. Zo heeft duurzame mobiliteit meerdere vormen. Er zijn zes hoofdvormen van duurzame mobiliteit:

1. minder reizen,
2. lopen of fietsen,

3. duurzaam OV,
4. deelauto's,
5. e-auto's, (*e- kan ook alternatieve brandstof zijn, bijv. waterstof)
6. zorgen dat het overstappen tussen de verschillende vervoerswijzen zo efficiënt mogelijk gaat.

Niet reizen is de meest effectieve vorm van verduurzaming. Door de corona maatregelen hebben veel mensen ervaring opgedaan met het thuiswerken en worden veel reizen naar het werk niet gemaakt. De verwachting is dat door deze ervaring meer mensen gedeeltelijk thuis blijven werken nadat de maatregelen rondom het corona virus zijn afgeschaft.

Een ander voorbeeld van het voorkomen (of inkorten) van reisbewegingen is een goederenhub op een centrale plek in de wijk. Pakketbezorgers kunnen hier pakketjes achterlaten, waardoor zij niet meer kriskras de wijk door hoeven. Bewoners halen dan te voet of te fiets hun pakketje op of leveren hun pakketje af. Als deze goederenhubs geplaatst worden bij een halte of bij een parkeerterrein voor auto's en/of fietsen, combineren bewoners dit met de reis die ze toch al aan het maken zijn. We volgen de ontwikkelingen op de voet. In de Zuidoostflank doen we hiermee ervaring op.

Flexibele systemen zoals deelauto's, deelfietsen, deelscooters e.d. zijn in opkomst. Deelauto's worden zowel gebruikt als alternatief voor een eigen auto als in ketenverplaatsingen. Een deelauto is een auto die door meerdere personen te gebruiken is en waarbij de gebruiker niet betaalt voor het bezit van de auto maar voor het gebruik ervan. Voor de deel(brom)fiets geldt hetzelfde. Deze voertuigen kunnen worden voortgedreven door

fossiele brandstoffen, maar gefocust wordt op het aanbod van elektrische voertuigen.

Het stimuleren van beschikbaarheid en gebruik van deelvervoer kan ertoe leiden dat de noodzaak tot het bezit van een (tweede) auto afneemt. Daarmee kan de hoeveelheid parkeergelegenheid in de openbare ruimte afnemen, en komt er meer ruimte vrij voor andere functies. Eén deelauto parkeerplaats, vervangt vier parkeerplaatsen.

Door de Vervoerregio is een algemeen beleidskader voor de deelauto ontwikkeld, maar vooral de kleinere gemeenten, zoals Ouder-Amstel, hebben behoefte aan een toepassingskader voor deelmobiliteit. De vraag ligt bij de Vervoerregio om dit regionaal verder te ontwikkelen met oog voor efficiency en effectiviteit, met aandacht voor de deel(brom)fiets en eventuele MAAS-toepassingen (MAAS = Mobility as a Service).

Over deelmobiliteit zijn we in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam. Participeren in de deelmobiliteitsinitiatieven is ook een onderdeel van de Mobiliteitsvisie voor de Zuidoostflank (voor de Werkstad Over-Amstel, Entrada en De Nieuwe Kern).

Verder willen we samen met de twee aanbieders van deelauto's die nu binnen Ouder-Amstel actief zijn, de eerste stappen zetten naar uitbreiding van deelauto's. Op die manier willen we meer mensen verleiden tot het gebruik van de deelauto's. Een direct voordeel is dat bij nieuwe ontwikkelingen minder parkeerplaatsen nodig zijn. We willen bij die strategie zowel gebruik maken van elektrisch voortgedreven auto's (die gebruik kunnen maken van bestaande en nieuwe oplaadpunten voor elektrisch vervoer) als van auto's op fossiele brandstoffen, op een eigen vaste standplaats. Deze strategie zal uitgevoerd worden tot-en-met januari 2024 en zal dan worden geëvalueerd en verder

worden geïntegreerd in het dan ontwikkelde regionale beleid voor kleinere gemeenten.

5.2 Beleid

Het beleid is gericht op de transitie van autogebruik naar lopen, fietsen en OV. Autobezit en autogebruik worden verminderd (op z'n minst gestabiliseerd).

We moeten inspelen op de ambitie van Amsterdam Autolow ten aanzien van de behoefte aan hubs (of P&R). Ook voor onze eigen inwoners vanuit Ouderkerk Zuid en het buitengebied waar de afstand tot het OV het nodig maakt te voorzien in een hub. Nu gebruikt 5% van de bewoners vormen van deelmobiliteit. Deelmobiliteit wordt gestimuleerd, de ambitie voor het gebruik van deelmobiliteit is dat 15% van de bewoners deelmobiliteit gaan gebruiken als optie om zich te verplaatsen in 5 jaar tijd.

De gemeente Ouder-Amstel heeft zich aangesloten bij *Green deal MRA als fietsmetropool*, dat de regionale fietscultuur en -innovatie op een hoger plan wil brengen. Dit gebeurt door slimme koppelingen te leggen tussen hardware, software en orgware, innovaties in praktijkpilot testen en bij succes opschalen, en andere partijen te inspireren mee te doen. Hieronder valt ook het actief verkennen van de raakvlakken tussen de eigen beleidsprioriteiten en de onder dat convenant in uitwerking zijnde specifieke afspraken (gericht op resp. het openen van fietsservicepunten, op het stimuleren van werknemers om de fiets te gebruiken, op de vorming van een regionaal fiets kenniscluster en op het stimuleren van het fietsgebruik van kinderen en van de mogelijkheden om daarop aan te sluiten

5.3 Oplossingsrichtingen

Er zijn verschillende mogelijkheden om te komen tot een meer duurzame mobiliteit. We denken onder meer aan:

- Elektrisch rijden stimuleren : actief laadpalenbeleid;
- Inkoop E-voertuigen en E-werktuigen voor eigen areaal.
- Minder ruimte voor auto = meer ruimte voor verblijven en groen. Strikter parkeerbeleid en compacter (eventueel op afstand en/of overdekt) parkeren;
- Gedragsinterventie;
- Deelmobiliteit stimuleren;
- (E-)fiets/scooter stimuleren voor afstanden tot 15-25 km. Belangrijk hierbij is ook een veilige en hierop aangepaste infrastructuur. (Goede fietspaden en voldoende fietsparkeervoorzieningen)
- Werkgeversaanpak (minder auto, buiten spits, thuiswerken e.d.). Inzet Stichting Breikers. Breikers helpt werkgevers in de Metropoolregio Amsterdam resultaatgericht bij hun transitie naar slimme & duurzame mobiliteit en logistiek. Met onafhankelijk en kosteloos advies op maat, met het grootste werkgeversnetwerk van Amsterdam, en met informatieve en inspirerende netwerkbijeenkomsten.
- Kleine hub in Ouderkerk bij bushalte Jacob van Ruisdaelweg: Fietsenstalling, parkeren, deelfiets, deelauto. Ervaring opdoen met Buurt/wijkhubs in Zuidoostflank.

5.4 Meetbaarheid

De mate van duurzaamheid is te toetsen met behulp van radartellingen van auto- en fietsgebruik. Het OV gebruik is te meten via haltegegevens. En het deilvervoer gebruik uit gebruikersdata.



6. Nieuwe ontwikkelingen

6.1 Slimme Mobiliteit / *Smart Mobility*

Technologische ontwikkelingen maken ons leven steeds gemakkelijker. Smartphones bieden honderden diensten, er zijn auto's die zelf kunnen parkeren en intelligente verkeerslichten die zorgen voor een betere doorstroming.

Smart mobility is het slim inzetten van technologische ontwikkelingen en digitalisering in de wereld van mobiliteit, om tot nieuwe oplossingen te komen. Oplossingen die bijdragen aan de verkeersveiligheid, die mobiliteit duurzamer maken en het leven en werken in zowel de steden als het buitengebied voor iedereen leefbaar, bereikbaar en betaalbaar te houden. Soms is *smart mobility* een slimme aanvulling of aanpassing op traditionele oplossingen, soms is het een compleet nieuwe dienst. Centraal staat steeds dat reizigers en vervoerders in toenemende mate digitaal worden ondersteund in hun reis en werkzaamheden. Denk daarbij aan zelfrijdende auto's, ISA (Intelligente Snelheid Assistent), *mobility as a service* (MaaS), logistieke hubs en slimme verkeerslichten. Ook de deelauto en deelfiets om de hoek zijn *smart mobility*. *Smart mobility* kan bijdragen aan een meer inclusieve mobiliteit⁴.

Data vormen de basis voor alle *smart mobility*-toepassingen, zowel op microniveau om een reiziger op tijd op de juiste bestemming te brengen als op macroniveau om de impact op het netwerk en de samenleving te kunnen meten en beïnvloeden.



⁴ dat mensen met een beperking grotendeels zelfstandig kunnen reizen, zich thuis voelen in het openbaar vervoer, minder hindernissen ervaren en op een prettige manier met (voor zover nodig) het doelgroepenvervoer kunnen reizen.

Intelligente Snelheid Assistent (ISA): Een systeem om de bestuurder te helpen de juiste snelheid voor de wegomgeving aan te houden door hem specifieke en gepaste feedback te geven. De EU stelt ISA verplicht voor nieuwe voertuigmodellen die op of na 6 juli 2022 op de markt komen en vanaf 7 juli 2024 voor alle nieuwe voertuigen, inclusief onderdelen.

ISA is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat een bestuurder de geldende maximumsnelheid niet onbewust zal overschrijden.

Bij een voldoende hoge gebruikersacceptatie zal het aantal snelheidsoverschrijdingen afnemen. Dit zal een gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid en daarmee de kans op ongevallen en hinder doen verminderen.

Nu ISA verplicht wordt, is het goed om de tijd tot midden 2022 te gebruiken om de assets (de weg en het wegmeubilair) en data(bronnen) hier goed op voor te bereiden. Een van de aspecten voor een voldoende hoge gebruikersacceptatie is een basis infrastructuur die op orde is. Dit kan met betrekking tot ISA met name door de juiste bebording, juiste locatie en goede waarneembaarheid hiervan voor bestuurders en sensoren. Hierbij moet ook oog zijn voor dynamische of variabele snelheidsregimes (meestal hoofdwegennet). Ook moet er met marktpartijen worden samengewerkt om data en wegwijk consistent te houden. Werkzaamheden en andere tijdelijke situaties moeten voldoende aandacht krijgen met het oog op de juistheid en actualiteit van de beschikbare data. Dit vraagt ook om een verdergaande digitalisering van informatie over het bestaande wegennet.
Bron: Handreiking Intelligente Snelheids Assistent (ISA) voor wegbeheerders, CROW, juni 2021.

6.2 Digitalisering mobiliteitsdata

Verdere digitalisering is essentieel om mobiliteit slimmer te maken: om overheidstaken beter en efficiënter uit te voeren, om de reiziger beter te informeren en om innovatie en samenwerking met andere partijen te vereenvoudigen. Binnen Digitalisering Overheden zorgen het Rijk en de regio's er gezamenlijk voor dat alle overheden digitaal capabel zijn in mobiliteit. Dat betekent dat overheden data gebruiken voor hun eigen processen in beleid, beheer en toezicht, en hun organisatie daarvoor solide hebben ingericht. Het produceren, beschermen en beheren van data en digitale werkprocessen geldt als een van de kerntaken van overheden. In Regionale Data Teams werken zij samen aan het op orde hebben en houden van data in het mobiliteitsdomein. Ouder-Amstel neemt deel in het overleg hierover binnen de Metropool Regio Amsterdam. Welke data we uiteindelijk moeten gaan leveren en beheren moet nog worden vastgesteld. Hiervoor dient capaciteit te worden vrijgemaakt om deze taak uit te voeren en de data aan te leveren en bijgewerkt te houden. Er is een Data Top 15 opgesteld waarvan de **vetgedrukte** items in ieder geval ook relevant zijn voor Ouder-Amstel: **geplande wegwerkzaamheden**, **actuele wegwerkzaamheden**, incidenten, restduur incidenten, **maximum snelheden**, **borden (ge- en verbod)**, regelscenario's uit verkeerscentrales, beeldstanden rijkswegen, brugopeningen, **statische parkeerdata**, dynamische parkeerdata, **evenementdata**, iVRI data (incl. topologie), **data voor logistiek (o.a. milieuzones, laad- en losplekken, doorrijhoogtes)**, **fietsdata (o.a. herkomst/bestemming, routes en snelheden, gebruik stallingen)**. Zie voor gedetailleerde informatie www.datapedia.nl

6.3 Beleid

De oplossingen binnen het kader van *Smart Mobility* dragen bij aan de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Om ontwikkelingen in het kader van *Smart Mobility* ook mogelijk te maken binnen Ouder-Amstel moeten we ons digitale systeem en de fysieke infrastructuur (bebording, belijning en overige weginrichting) op orde krijgen. In samenwerking met de vervoerregio zorgen we ervoor dat we voor 2030 digitaal capabel zijn voor Slimme Mobiliteit (*Smart Mobility*)

6.4 Oplossingsrichtingen

Samen met de vervoerregio een programma opstellen over welke acties uiteindelijk op gemeentelijk niveau moeten worden uitgevoerd om aan het beleidsvoornemen te voldoen.

