



# Mobiliteitsplan

Veilig en leefbaar Ouder-Amstel



## Colofon

Opgesteld door projectteam Mobiliteitsplan Ouder-Amstel  
Oktober 2022

# Inhoud

Inhoud	3
Voorwoord	5
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Aanpak	8
1.3 Leeswijzer	9
2. Verbeteringen infrastructuur	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Schoolomgevingen	12
2.3 Rijksstraatweg Duivendrecht	13
2.4 Rozenburglaan Duivendrecht	14
2.5 Dorpscentrum Ouderkerk aan de Amstel	15
2.6 Omgeving Jacob v Ruisdaelweg & Hoofdenburgsingel Ouderkerk aan de Amstel	18
2.7 Machineweg Ouderkerk aan de Amstel	20
2.8 Jan Benninghweg	22
2.9 Rondehoep Oost/West, Waver (rondje Rondehoep)	23
2.10 Inclusiviteit	24
2.11 De maximumsnelheid op de A9 naar 80 km/u	25
3. Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR)	27
4. Deelmobiliteit	28
5. Verkeersveiligheid en gedrag	31
5.1 Verkeer & Meer programma	31

5.2 Regionaal handhavingsplan politie Amsterdam	32
5.3 Parkeerhandhaving gemeente door Boa's	33
6. Parkeren	34
7. Fietsen	38
8. Duurzamer rijden	40
8.1 Laadpalen	40
8.2 Verduurzaming gemeentelijk wagenpark en apparatuur	41
8.3 Milieuzone mobiliteit	42
9. Evenementen/triple ArenA	43
10. Digitalisering data	44
11. Logistiek	45
12. Financiering	47
13. Planning en kostenoverzicht	48



## Voorwoord

### Veilig en leefbaar Ouder-Amstel

Het Mobiliteitsplan, het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie, is klaar, een belangrijk handvat voor de toekomst. Het geeft inzicht in de projecten die we in de periode 2022-2026 willen uitvoeren, maar het biedt ook een doorkijk naar projecten die ná 2026 op ons wensenlijstje staan. Of en wanneer we daarmee beginnen is afhankelijk van de ontwikkelingen in de komende jaren.

Mobiliteit, letterlijk beweeglijkheid, is belangrijk voor ons mensen. We willen ons allemaal zo snel en veilig mogelijk van A naar B verplaatsen. En sinds de trekschuit, ruim 200 jaar lang het vervoermiddel bij uitstek (tot in 1839 de stoomtrein kwam), zijn we in een sneltreinvaart, steeds sneller, vaker, met veel meer mensen en over veel grotere afstanden gaan bewegen. Zo vaak en zo veel dat we ook steeds meer middelen nodig hebben om al dat bewegen in goede banen te leiden.

Het traject Amsterdam-Haarlem kostte je destijds met de trekschuit twee uur (snelheid van het paard; 7km/u). Tegenwoordig overbruggt de sneltrein diezelfde afstand in net iets meer dan kwartier. De trekschuit nam ongeveer 35 mensen mee, de sneltrein kan 10x zoveel mensen vervoeren. En dan hebben we het slechts over één trein.

Al dat bewegen, en natuurlijk het parkeren/stallen van de bijbehorende vervoersmiddelen, vragen om een sluitend verkeersnetwerk, duidelijke afspraken over wat wel en niet kan en hoe de weg moet worden ingericht, bijvoorbeeld met drempels of een 30 kilometerzone. Om dat goed te regelen

hebben we eerst met elkaar een mobiliteitsvisie gemaakt. Vervolgens maakten we op basis daarvan het mobiliteitsplan, ons spoorboekje voor uitvoering voor de komende vier jaar.

In het plan heeft veiligheid voor iedere verkeersdeelnemer de hoogste prioriteit, maar ook leefbaarheid voor de omgeving is een belangrijke voorwaarde. Zo worden bijvoorbeeld de Koninginnenbuurt in Ouderkerk aan de Amstel en de Rijksstraatweg in Duivendrecht al ingericht als 30 kilometerzone. Verder mikken we op duurzaam gebruik van de auto en dus zijn we aan de slag met het verruimen van de deelmobiliteit. In 2022 zijn bijvoorbeeld 11 deelauto's bijgeplaatst in Ouder-Amstel, zodat er nu al 15 zijn. En er wordt gewerkt aan deelfietsen en mogelijk deelscooters. In de gesprekken hierover kijken we regionaal. We verwachten kansen op succes te vergroten door locatie en beschikbaarheid te koppelen aan het systeem van buurgemeenten zoals Amsterdam, Amstelveen en Diemen.

Verder moet het bij de scholen natuurlijk veilig zijn voor ouder en kind, Daarom verbeteren we de voetgangersoversteekplaatsen bij het Kofschip en de Amstelschool bijvoorbeeld en brengen we de maximumsnelheid op de Hoofdenburgsingel en de Jacob van Ruisdaelweg terug naar 30 km/u.

Mobiliteit is anno de 21ste eeuw een behoorlijk ingewikkelde puzzel met heel veel stukjes. Met het Mobiliteitsplan hebben we het raamwerk, de kantjes, gelegd. Nu aan de slag met de invulling voor een compleet plaatje van een veilig, leefbaar en heel mobiel Ouder-Amstel.

Paulette Koek-Baks

Wethouder Verkeer en Vervoer 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.

### De Metropoolregio

De gemeente maakt deel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), die een metropool van grote klasse wil zijn, met een menselijke maat. De regio is volop in ontwikkeling: zo staan er tot 2050 ongeveer 240.000 nieuwe woningen op de planning om gebouwd te worden 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 tegelijk versterken van de leefbaarheid en de duurzaamheid is hierbij een belangrijke opgave.

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

### Ontwikkelingen

Binnen de mobiliteit zelf zijn diverse ontwikkelingen:

- Opkomst van het gebruik van e-fietsen en speed pedelecs, die een grotere actieradius en een hogere snelheid hebben dan gewone fietsen.
- Schoner en duurzamer autovervoer en transport.

- Betere informatievoorziening voor het verkeer onderweg en de mobiliteitskeuzes vooraf door apps.
- Meer deelmobiliteit (auto's, scooters en fietsen).
- De verwachte ontwikkelingen rond zelfrijdende voertuigen en duurzame mobiliteit roepen ook nieuwe vraagstukken op.
- De verkeersveiligheid moet landelijk een nieuwe impuls krijgen, waarbij de aandacht nog meer verschuift naar het voorkomen van ongevallen.
- Voor De Nieuwe Kern, de Werkstad Overamstel en het Entradagebied heeft de gemeenteraad eerder met gemeente Amsterdam een mobiliteitsplan opgesteld en vastgesteld op 30 september 2021 onder de naam Mobiliteitsplan ZuidOostFlank (ZOF).

### Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsplan Ouder-Amstel

De Mobiliteitsvisie en het daaropvolgende Mobiliteitsplan van de gemeente Ouder-Amstel houden rekening met de ontwikkelingen en sluiten aan op het regionaal vastgestelde Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en het Mobiliteitsplan ZuidOostFlank (ZOF).

Een aantal voorgestelde maatregelen zijn ook opgenomen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA 2040. Deze agenda is opgesteld in samenwerking met de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Ouder-Amstel, de Provincie Noord-Holland en de VRA. Voor Ouder-Amstel betreft het maatregelen in Ouderkerk aan de Amstel als onderdeel van de Zuidlob.

De Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan zijn ook bouwstenen van de nog op te stellen omgevingsvisie voor Ouder-Amstel. We weten niet in welk tempo de ontwikkelingen gaan en welk effect ze hebben op Ouder-Amstel, daarom is flexibiliteit nodig. Dan kunnen we makkelijk op iets nieuws of onverwachts inspelen.

Dit voorliggende Mobiliteitsplan is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie Ouder-Amstel en concentreert zich op drie gebieden van Ouder-Amstel:

- Het huidige dorp Duivendrecht: dorp in de grote stad;
- Ouderkerk aan de Amstel: dorp aan de rivier;
- Waver, Rondehoep en de Amstelscheg: het buitengebied.

## 1.2 Aanpak

De aanpak om te komen tot een Mobiliteitsplan voor Ouder-Amstel is opgebouwd in drie stappen, waarvan dit de laatste stap is:

1 **Weten:** Thermometerdocument: Momentopname mobiliteit Ouder-Amstel. Hoe staat de mobiliteit er voor, stand van zaken;

2 **Willen:** Mobiliteitsvisie. Wat willen we bereiken, koers en ambitie;

3 **Werken:** Mobiliteitsplan. Welke maatregelen en onderzoeken zijn nodig om de visie en ambitie te realiseren.

Tijdens het opstellen van de Mobiliteitsvisie is veel informatie opgehaald en zijn de wensen en ambities duidelijk geworden. Het is financieel niet haalbaar om direct alle wensen tegelijkertijd uit te voeren. Daarom zijn de maatregelen geprioriteerd in een meerjarig Mobiliteitsplan. Hierin is weergegeven wat Ouder-Amstel concreet gaat doen om de thema's en speerpunten uit de Mobiliteitsvisie waar te maken. Met een aantal vanzelfsprekende (niet beleidsgevoelige) maatregelen is tijdens het voorbereidingstraject in 2022 al begonnen met de uitvoering.

Het voorstel is om de maatregelen gefaseerd uit te voeren, verdeeld over verschillende jaren. De volgorde waarin de maatregelen worden uitgevoerd is mede afhankelijk van de te verwachten effecten, beschikbare middelen en de samenwerking met andere partners.



Voor veel maatregelen heeft Ouder-Amstel de samenwerking nodig met (maatschappelijke) partners, zoals de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, de buurgemeenten en de uitvoeringsorganisatie Duo+. Uitvoering van deze maatregelen is daardoor mede afhankelijk van de prioriteiten van deze partners.

In verband met de interne capaciteit en de financiering zijn de onderzoeken en maatregelen zoveel mogelijk gespreid over de komende vier jaar, 2023 t/m 2026, waarbij een deel al in 2022 is uitgevoerd. De maatregelen van 2022 zijn voor de volledigheid ook opgenomen in deze rapportage, omdat deze passen binnen de vastgestelde Mobiliteitsvisie van januari 2022

### 1.3 Leeswijzer

We hebben gekozen om het Mobiliteitsplan zo compact mogelijk te houden. Het Mobiliteitsplan is een op zichzelf staand document, voor meer achtergrondinformatie wordt verwezen naar de Mobiliteitsvisie en het thermometerdocument "momentopname Mobiliteit Ouder-Amstel".

We beginnen met de maatregelen en verbeteringen van de infrastructuur per gebied. We omschrijven de aandachtspunten met de daarbij passende maatregelen met de geraamde kosten en planning wanneer ze uitgevoerd gaan worden.

Vervolgens gaan we in op een aantal onderwerpen die belangrijk zijn voor mobiliteit nu en in de toekomst.

Tot slot laten we een overzicht zien van alle maatregelen samen met de geraamde kosten en de uitvoeringsplanning.













## 2. Verbeteringen infrastructuur

### 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de verbeteringen en maatregelen aan de infrastructuur.

De maatregelen zijn geordend naar gebied of thema:

-  Schoolomgevingen Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel
-  Rijksstraatweg Duivendrecht
-  Rozenburglaan Duivendrecht
-  Dorpscentrum Ouderkerk aan de Amstel
-  Omgeving Rotonde Jacob van Ruisdaelweg Ouderkerk aan de Amstel
-  Machineweg Ouderkerk aan de Amstel
-  Jan Benninghweg Ouderkerk aan de Amstel
-  Rondehoep Oost, -West en Waver
-  Inclusiviteit
-  Ag naar 80 km/u



## 2.2 Schoolomgevingen

Bij diverse scholen hebben we de afgelopen jaren klachten ontvangen over de verkeersveiligheid. Juist bij scholen willen we de verkeersveiligheid op orde hebben door een goede inrichting in de school zone, het gebied rond de school.

Rondom de brede school in Duivendrecht is in het kader van de ontwikkeling Zonnehof (afgerond 2020) veel verbeterd in de verkeerssituatie. Ondanks de verbeteringen zijn nog een aantal winstpunten mogelijk voor de verkeersveiligheid.

Bij de Hekmanschool in Ouderkerk aan de Amstel is in 2022 een proef gestart met het afsluiten van de schoolweg om te voorkomen dat ouders met de auto hun kinderen direct voor de school afzetten. Deze proef bleek een succes. Een plan is opgesteld om deze maatregel permanent in te voeren en is opgenomen in dit Mobiliteitsplan. Politie stelt een handhavingsplan op in overleg met de school en de gemeente. Plan is gericht op gedrag van ouders en zal bij de start van het nieuwe schooljaar worden geïntroduceerd.

Voor de overige scholen in Ouderkerk aan de Amstel willen we de maximumsnelheid op de Jacob van Ruisdaelweg en Hoofdenbrugsingel

verlagen naar 30 km/u en de oversteek voor voetgangers en fietsers veiliger maken.

### Maatregelen

- Scholen Duivendrecht: een voetgangersoversteekplaats op de Satellietbaan maken.
- Hekmanschool: Tijdelijke afsluiting Schoolweg in de ochtend. Na geslaagde proef in een meer permanente vormgeving uitvoeren.
- Kofschip: Hoofdenburgsingel maximumsnelheid terug naar 30 km/u (zie ook Jacob van Ruisdaelweg) met een veilige voetgangers- en fietsoversteekplaats.
- De Amstelschool: Jacob van Ruisdaelweg maximumsnelheid naar 30 km/u met veilige voetgangers- en fietsoversteekplaats.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl. beheer)	Planning
5	Schoolroute Duivendrecht verbeteren	Voetgangersoversteekplaats Satellietbaan Aanpassing aansluiting fietsbrug met Begoniastraat	veiligheid.	€ 8.000	2022 uitgevoerd
9	Schoolroute Hekmanschool	Tijdelijke afsluiting Schoolweg	veiligheid	€ 2.500	2022 uitgevoerd
9a		Handhavingsplan politie	veiligheid	-	2023
22/ 35	Schoolroute Kofschip en Amstelschool	Zie Jacob van Ruisdaelweg	veiligheid		2023/2024/2025



## 2.3 Rijksstraatweg Duivendrecht

De Rijksstraatweg is door de bewoners als meest onveilige weg in Duivendrecht benoemd voor auto en fiets. In totaal zijn er in 6 jaar tijd 22 ongevallen gebeurd waarvan 12 met gewonden. De vele kruispunten, de hoge snelheid en het krappe profiel zijn allemaal redenen voor deze onveiligheid volgens de bewoners. Inmiddels wordt de Rijksstraatweg in 2022 gereconstrueerd, waarbij een deel is ontworpen voor een maximumsnelheid van 30 km/u. De raad heeft in een motie verzocht om de maximumsnelheid op de hele Rijksstraatweg naar 30 km/u te brengen.

Na overleg met het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (Amsterdam) is een voorstel uitgewerkt om de maximumsnelheid op de Rijksstraatweg vanaf de Berkenstraat in zijn geheel naar 30 km/u te brengen. Tijdens de participatie bij het maken van de plannen voor de Rijksstraatweg hebben een aantal bewoners hier ook al om verzocht.

De oversteek van de Slinger over de Rijksstraatweg wordt ook als onveilig ervaren. De aanpassing van de maximumsnelheid naar 30 km/u zal positief zijn voor de oversteekbaarheid. Als aanvulling wordt hier ook een snelheidsverlagende drempel (busvriendelijk) aangebracht.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl. beheer)	Planning
1	Rijksstraatweg maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u	Vanaf Berkenstraat 30 km/u met als aanvulling extra attentie verhogende en snelheidsremmende maatregelen bij de Berkenstraat	veiligheid	Binnen bestaande werk	2022 uitgevoerd
2	Veiliger oversteek bij de Slinger	Verkeersplateau	veiligheid	Binnen bestaande werk	2022 uitgevoerd



Rijksstraatweg Duivendrecht

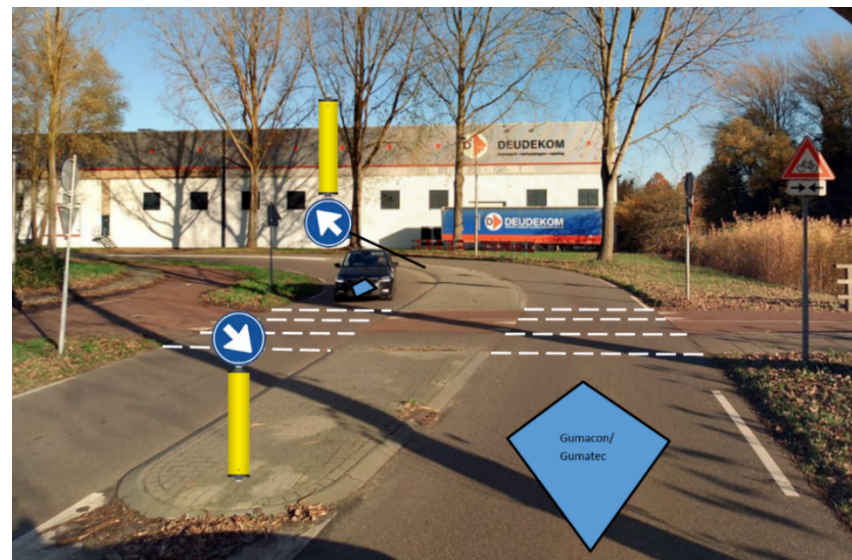
## 2.4 Rozenburglaan Duivendrecht

De Rozenburglaan is de meest onveilige locatie in Duivendrecht volgens de verkeersonveiligheidsrapportage (BLIQ) over Ouder-Amstel. Er gebeuren hier veel ongevallen en de snelheid is hoog.



Rozenburglaan - Industrieweg

Bij de ongevallen zijn veel fietsers en bromfietzers betrokken. Ook gemeente Diemen heeft verzoek gedaan om hier te kijken naar mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren.



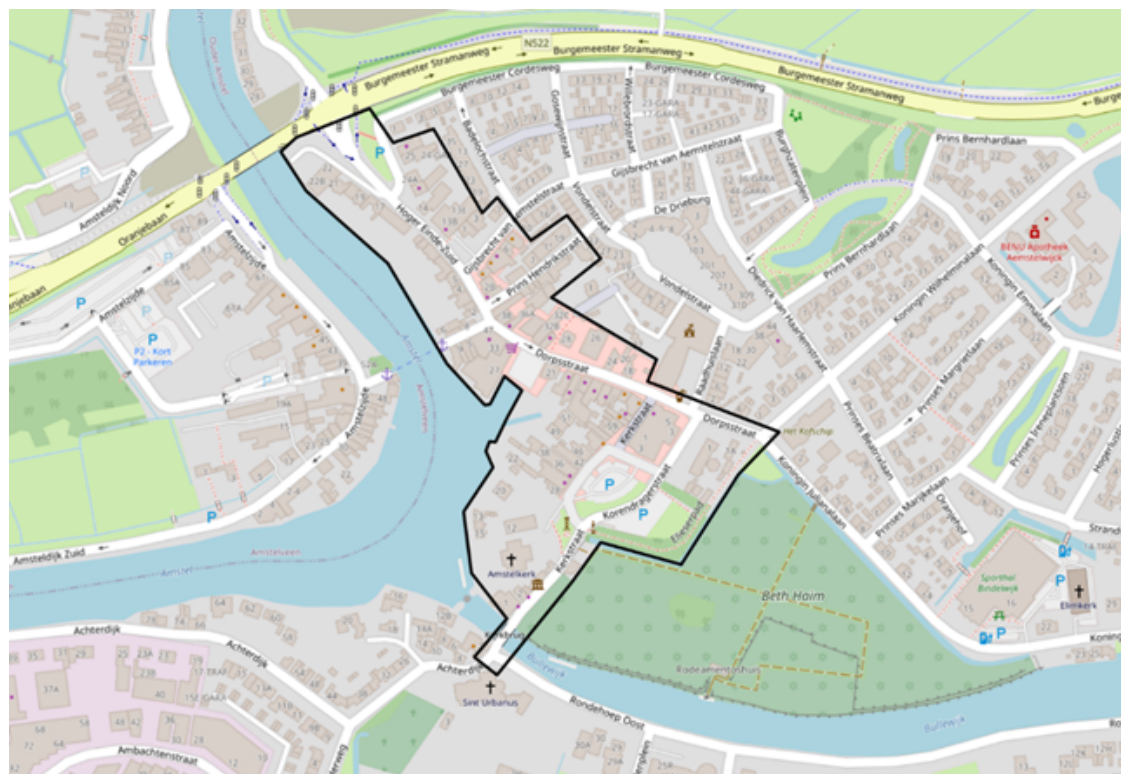
Rozenburglaan - Industrieweg

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl.beheer)	Planning
3	Verbeteren fietsoversteek Rozenburglaan-Industrieweg	Aanbrengen Gumacondrempels en belijning. Verlengen hek tussen fietspad en rijbaan tot aan lichtmast	Veiligheid	€ 17.000	2022 uitgevoerd
4	Verbeteren fietsoversteek Reigerpad - Rozenburglaan	Aanbrengen Gumacondrempels en belijning. Pijlborden op middengeleider.	Veiligheid	€ 15.000	2022 uitgevoerd

## 2.5 Dorpscentrum Ouderkerk aan de Amstel

Het dorpscentrum in Ouderkerk aan de Amstel is een gebied wat veel functies heeft. Een belangrijke is de winkelfunctie, met diverse winkels aan de Dorpsstraat en Kerkstraat. Ook is er verschillende horeca, wonen er zo'n 200 inwoners, wordt er veel (doorheen) gefietst en is het een gebied waarin verkeer doorheen gaat van en naar Ouderkerk-Zuid en de Koninginnebuurt.

In de periode van januari 2014 - december 2020 zijn in het dorpscentrum 12 geregistreerde ongevallen gebeurd, waarvan 7 met letsel. Bijna alle ongevallen gebeurden in de Dorpsstraat, één van de ongevallen (zonder letsel) gebeurde aan de Kerkstraat. Het profiel van de Dorpsstraat is smal en de straat bedient veel functies. Winkelen, parkeren, laden en lossen, doorgaand verkeer, twee richtingen fietsers. De Dorpsstraat en Kerkbrug worden door de bewoners als meest onveilige verkeerslocaties in Ouderkerk aan de Amstel ervaren.



Dorpscentrum Ouderkerk aan de Amstel

### Aandachtspunten

- ❖ Verkeersonveiligheid in de Dorpsstraat en Hoger Einde Zuid door de diversiteit aan verkeersstromen
- ❖ Ervaren verkeersonveiligheid door de bewoners in de Dorpsstraat en bij de Kerkbrug
- ❖ Fietsparkeren
- ❖ Wens om het verblijfskarakter te verbeteren



## Maatregelen

De twee wielrennersinterventies<sup>1</sup> hebben al een verbetering van de verkeerveiligheid opgeleverd. Echter het is zeker mogelijk om de situatie nog verder te verbeteren. Te denken valt hier aan:

- Doorgaand snelverkeer vanaf Hoger Einde Zuid omleiden via de Vondelstraat.
- De nietjes voor het fiets parkeren herplaatsen naar betere locaties, waardoor meer parkeercapaciteit voor fietsers beschikbaar komt en de rijbaan niet geblokkeerd kan raken door schuin geparkeerde of omgevallen fietsen.
- Dorpsstraat autoluw maken
- Dorpsstraat herinrichten

### ➤ **Doorgaand verkeer Dorpsstraat**

De Dorpsstraat wordt nu nog gebruikt door doorgaand gemotoriseerd verkeer in de richting van Ouderkerk-Zuid en de Koninginnebuurt. Dit past niet bij het karakter van het historische dorpscentrum en levert relatief veel verkeersonveiligheid op. Het verkeer wordt daarom zoveel mogelijk via de Machineweg of Jacob van Ruisdaelweg geleid. Verkeer wat wel het Hoger Einde

---

<sup>1</sup> 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. Vanaf begin 2022, de tweede interventie, worden wielrenners ook geadviseerd om de Rondehoep 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.

Zuid bereikt wordt geleid via de Gijsbrecht van Aemstelstraat en Vondelstraat. Dit wordt bereikt door de kruisingen zo in te richten dat de doorgaande route via de Gijsbrecht van Aemstelstraat leidt. Zwaar verkeer langer dan 12 meter wordt verboden om gebruik te maken van de Dorpsstraat, vanwege de gevaarstelling met winkelend publiek.

### ➤ **Herinrichting Dorpsstraat**

Op termijn als de reconstructie van de Dorpsstraat aan de orde is wordt gedacht aan een totaal nieuwe inrichting die meer recht doet aan de winkelstraat. Het vastgestelde Schetsontwerp voor het Centrumplan is hiervoor de basis. Er is dan meer ruimte voor het winkelend publiek en de maximumsnelheid van het verkeer wordt verlaagd tot 15 km/u (winkelerf). Hierdoor wordt de veiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om te winkelen en verblijven in de Dorpsstraat. Er is extra aandacht voor de fietser en de voetganger. Het is mogelijk maken om stapsgewijs de autoparkeerplaatsen te verminderen. Voor bevoorradend verkeer komen een aantal afgebakende laad-losgebieden die worden beperkt in de tijd, om tijdens de drukste uren extra veiligheid te bieden voor langzaam verkeer. Er wordt goed gekeken naar de plaatsen waar omwonenden kunnen parkeren.



➤ **Verkeerssituatie Kerkbrug verbeteren**

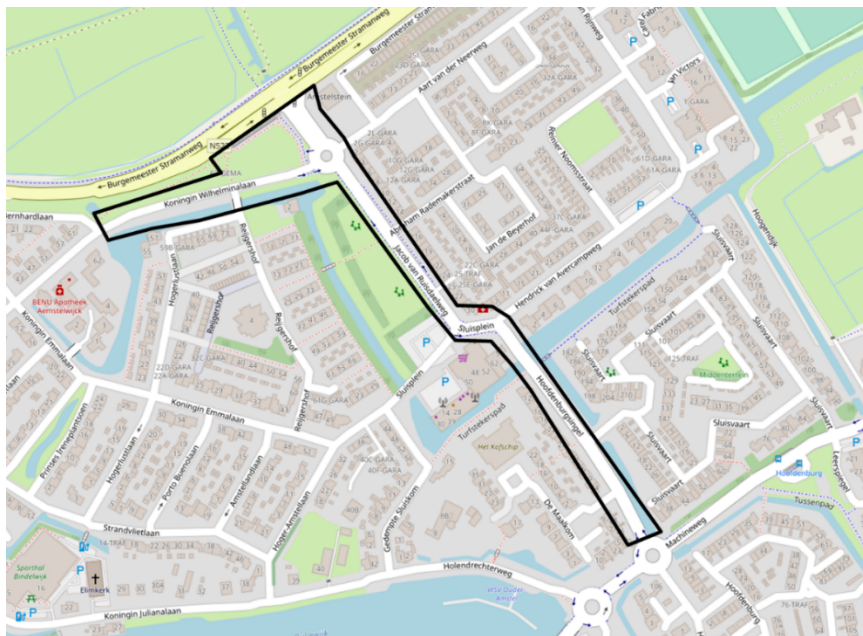
Momenteel maakt auto en -fietsverkeer gebruik van de Kerkbrug in beide richtingen. Over de Kerkbrug loopt ook een belangrijke schoolroute naar de basisscholen. De Kerkbrug wordt op schooldagen in de ochtend en in de middag afgesloten voor het snelverkeer om veilig doorgang te geven op deze schoolroute. Deze route wordt met name in het seizoen ook veelvuldig gebruikt door wielrenners.

De Kerkbrug en aansluitende Kerkstraat hebben een beperkte breedte doordat ze zijn ingeklemd tussen de historische

bebouwing en Beth Haïm. Vanwege het smalle profiel en de auto's, scooters, fietsers en voetgangers in twee richtingen wordt hier veel subjectieve verkeersonveiligheid ervaren. Ook wordt aan het historische karakter van de Kerkstraat en Kerkbrug afbreuk gedaan door het verkeer. Het verkeer op de Kerkstraat en Kerkbrug wordt daarom beperkt. Op de Kerkbrug en deel van de Kerkstraat wordt eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer van zuid naar noord ingesteld.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl. beheer)	Planning
16	Kleinschalige aanpassing fietsparkeren	Fietsparkeren Dorpsstraat verbeteren	Leefbaarheid, veiligheid	€ 40.000	2023
29	Doorgaand verkeer Dorpsstraat	Herinrichtingen kruising HEZ/Gijsrecht van Aemstelstraat	Veiligheid, leefbaarheid	€ 80.000	2024/2025
37	Herinrichting Dorpsstraat	Meer aandacht voor fietsers en voetgangers	Leefbaarheid, veiligheid	P.m.	In combinatie met B&O, nog niet ingepland
40	Verkeersbeperkende maatregelen Kerkstraat en Kerkbrug	Invoeren eenrichtingsverkeer	Veiligheid, leefbaarheid	Opgenomen in Centrumplan	2023/2024

## 2.6 Omgeving Jacob v Ruisdaelweg & Hoofdenburgsingel Ouderkerk aan de Amstel



Jacob van Ruisdaelweg - Hoofdenburgsingel

### Aandachtspunten

- ❖ Onvoldoende capaciteit voor de linksafrichting naar de Burgemeester Stramanweg, waardoor ook de rechtsafrichting en de rotonde worden geblokkeerd
- ❖ Oversteek bij de rotonde voor voetgangers wordt als onveilig ervaren. Vooral ook bij schemer en donker door de beperkte verlichting.
- ❖ Door fietsers wordt de rotonde als onveilig ervaren. Bewoners geven aan dat de rotonde onoverzichtelijk is voor fietsers.

- ❖ Het laatste deel van de Koningin Wilhelminalaan, de Jacob van Ruisdaelweg en Hoofdenburgsingel zijn 50 km/u wegen, die volgens de richtlijn ook 30 km/u kunnen zijn. Er zijn drie oversteekplaatsen met zebra's waarvan twee schoolroutes en er wordt langs zij geparkeerd.
- ❖ Bij het Sluisplein wordt onveiligheid ervaren bij het oversteken van fietsers en voetgangers.
- ❖ Wens voor extra bushalte voor lijn 171 bij het Sluisplein. In het Vervoersplan van Connexxion is deze extra halte positief beoordeeld.
- ❖ De Fietsenstalling bij de bushalte Burgemeester Stramanweg Rnet 300 wordt vernieuwd. Het gebruik van openbaar vervoer dient verder gestimuleerd te worden. Deze locatie biedt mogelijkheden om de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de halte verder te verbeteren. Ontwikkelingen mogen niet te veel ten koste gaan van het groen.

### Maatregelen

- Capaciteit vergroten van de linksafrichting naar de Burgemeester Stramanweg en het verlengen van de rechtsafstrook.
- Onderzoek naar mogelijke verbeteringen aan de rotonde Jacob van Ruisdaelweg gericht op veilige oversteek voor voetgangers, overzichtelijkheid fietsers en negatieve gevolgen van blokkade door de linksafrichting op de Burgemeester Stramanweg te beperken. Resultaat van het onderzoek is een voorstel met verbeteringen voor de korte termijn en een voor de meer langere termijn met een verbetering van de rotonde indien nog nodig.

- Aanpassing maximumsnelheid op Koningin Wilhelminalaan van 50 naar 30 km/u in samenhang met de verbeteringen aan de rotonde en parkeerfaciliteit bij de bushalte.
- Voorstel maximumsnelheid Jacob van Ruisdaelweg en Hoofdenburgsingel van 50 naar 30 km/u opstellen in samenhang met het verbeteren van de oversteekplaatsen en de extra bushalte bij het Sluisplein met speciale aandacht voor de schoolroutes.
- Onderzoek moet worden gedaan naar mogelijkheden voor een mobiliteitshub met onder andere aandacht voor parkeren bij de halte, voor ophalen en brengen en voor reizigers zelf. Verder mogelijkheden bekijken voor een pakketophaalservice op deze locatie. Ook mogelijkheden meenemen voor deelmobiliteit (Scooter, fiets en/of Auto)

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl. beheer)	Planning
17	Aanpassen rotonde korte termijn	Onderzoek naar kleinschalige inrichtingsverbeteringen (verlichting, verlengen rechtsafstrook en kleine aanpassingen)	veiligheid	€ 50.000	2023
19	Maximumsnelheid Koningin Wilhelminalaan van 50 naar 30 km/u	(ver)plaatsen borden, eventueel extra drempel	Veiligheid	€ 50.000	2023/2024
23	Mobiliteitshub	Onderzoek mogelijkheden en inrichtingsvoorstel.	Bereikbaarheid, Transitieleeftbaarheid.	€ 20.000	2024
28	Parkeerfaciliteit bij halte	Halen & brengen en parkeren voor OV-reizigers.	Bereikbaarheid, transitie	€ 50.000	2024/2025
35	Maximumsnelheid Jacob van Ruisdaelweg en Hoofdenburgsingel van 50 naar 30 km/u, Oversteken verbeteren en extra bushalte lijn 171	Voorbereiding en bijdrage VRA.. Do, inspraak en realisatie. Ontwerp GOW-30, oversteekplaatsen schoolroutes verbeteren , extra bushalte.	Veiligheid en leefbaarheid	€ 710.000	2023/2024/2025
38	Capaciteit linksafrichting naar Burgemeester Stramanweg	Verkeersregelininstallatie (VRI) aanpassen en extra opstelstrook. Overleg met Provincie.	Bereikbaarheid, Veiligheid.	€ 350.000	p.m
39	Reconstructie rotonde	Rotonde optimaal inrichten in combinatie met verbeteren aansluiting Burgemeester Stramanweg	bereikbaarheid, veiligheid	p.m.	Meenemen in het volgende effect gestuurd beheerplan wegen.

## 2.7 Machineweg Ouderkerk aan de Amstel

De Machineweg is een 80 km/u weg met een aantal fiets- en voetgangersoversteekplaatsen. In de bewoners enquête is aangegeven dat de veiligheid bij de fietsoversteekplaatsen verbeterd kan worden en er ook sprake is van geluidsoverlast op het laatste deel van de weg waar 80 km/u mag worden gereden.

### Maatregelen

- Maximumsnelheid (deels) omzetten van 80 naar 60 km/u
- Fietsoversteekplaatsen beoordelen en verbetervoorstellen opstellen
- Verlichting fietspad verbeteren (led + zonnecel)



Machineweg Overgang 60 km/u



Machineweg - fietspad Burgemeester Stramanweg





*Machineweg- Hoogendijk: fietsoversteek verbeteren*

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl. beheer)	Planning
24	Maximumsnelheid op laatste deel Machineweg naar 60 km/u	60 km/u poort bij Korte Dwarsweg + 60 km/u plateau op kruispunt. Snelheid remmende drempels op ca 200 m voor de bebouwde kom grens.	Veiligheid	€100.000	2024
25	Aanpassen fietsoversteek Machineweg (bij Burgemeester Stramanweg)	Aanbrengen Gumacondrempels, belijning vervangen en geleider op fietspad verwijderen en lichtmast verplaatsen	Veiligheid	€ 40.000	2024
27	Aanpassen fietsoversteek Hogendijk-Machineweg	Oversteek op plateau	Veiligheid	€50.000	2024

## 2.8 Jan Benninghweg

### Maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u

- Het deel van de Jan Benninghweg dat tussen de woningen loopt, tussen de rotonde en het begin van het vrij liggende fietspad (tussen de aansluiting met de Grutto en Meerkoet) komt in aanmerking om te worden aangepast van 50 km/u naar 30 km/u weg. De weg is een route naar het bedrijventerrein waar ook vrachtverkeer gebruik van maakt. Dit betekent dat eventuele snelheidsbeperkende maatregelen geschikt moeten zijn voor zwaar vrachtverkeer. Hiertoe dient een ontwerp en begroting te worden gemaakt en de normale procedure te worden doorlopen van inspraak.

### Rotondes Jan Benninghweg

- Fietspaden verbreden en opstaande stoepanden vervangen door 'vergevingsgezinde' randen op hetzelfde niveau.
- Bezien of een middengeleider op de brug mogelijk is om diagonaal oversteken van fietsers te voorkomen.
- Meenemen met reconstructie.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl. beheer)	Planning
32	Benninghweg van 50 naar 30 km/u	Ontwerp en uitvoering	Verkeersveiligheid, leefbaarheid	€ 250.000	2024/2025
34	Rotondes Benningh verbeteren	Ontwerp en uitvoering	Verkeersveiligheid	€ 650.000	2025/2026

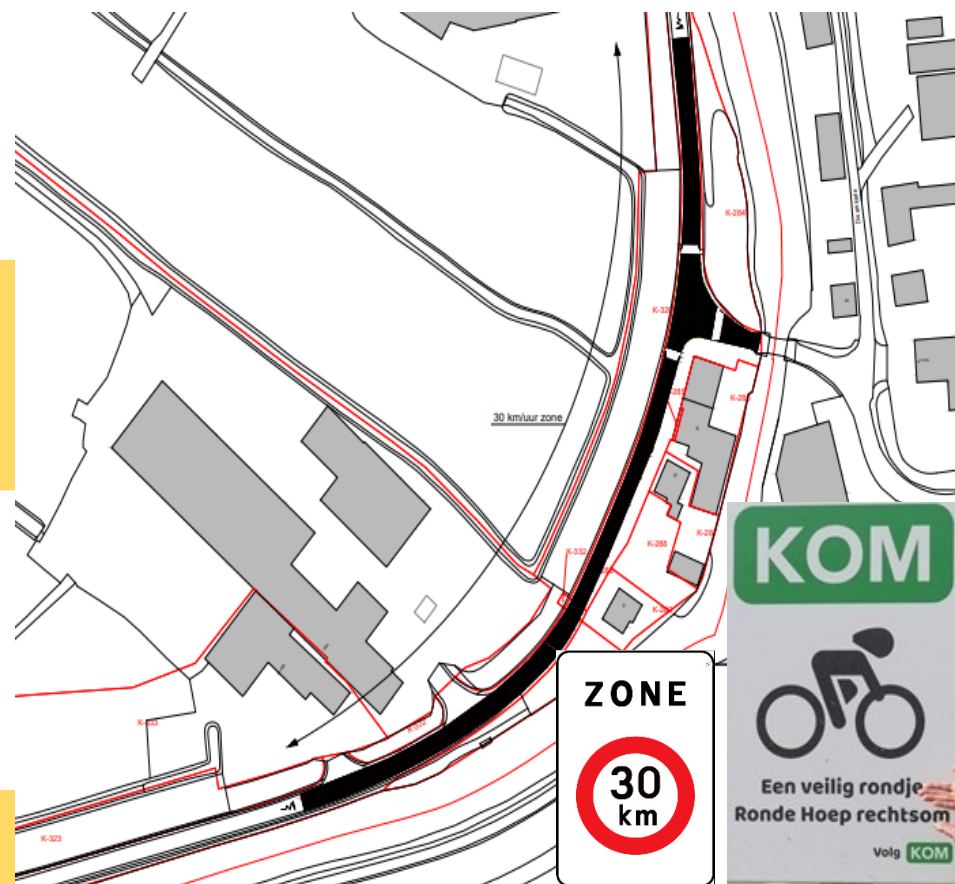
## 2.9 Rondehoep Oost/West, Waver (rondje Rondehoep)

Het rondje Rondehoep is een aantrekkelijke route voor recreatieve fietsers zoals wielrenners. Daarnaast is het de ontsluiting van de aanliggende woningen/bedrijven. De wegen worden ook gebruikt voor het landbouwverkeer en het bijbehorende vrachtverkeer. De weg ligt op een dijk die in beheer is bij Waternet. Er gebeuren relatief veel ongevallen met letsel op deze route.

In het kader van de tweede wielrennersinterventie worden de wielrenners tegen de klok in verwezen op de Rondehoep. Hierdoor rijden wielrenners aan de waterzijde, de buitenzijde, en rijden ze niet direct langs de uitritten van woningen en bedrijven. Dit zorgt ervoor dat de wielrenners en de uitritten beter zichtbaar zijn.

Andere veiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd met de dijkverhoging van Waternet. De komende jaren wordt in de gehele Rondehoep de dijk verhoogd. Dit biedt kansen om ook de wegen veiliger in te richten. Zo wordt aandacht besteedt aan beter zicht, minder kans op eenzijdige ongevallen door het verwijderen van obstakels en het vergroten van de opstelruimte bij het pontje over de Amstel.

In Waver is in een deel de maximumsnelheid al 30 km/u. Ook langs de bebouwing nabij de Stokkelaarsbrug willen we de maximumsnelheid verlagen naar 30 km/u.



voorstel 30 km/u zone bij bebouwing Stokkelaarsbrug- Waver

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
41	Rondehoep en Waver	Diverse verkeersmaatregelen	Veiligheid	Opnemen in het plan dijkverhoging	p.m.



## 2.10 Inclusiviteit

Voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking is extra aandacht en worden maatregelen genomen om knelpunten op te lossen.

- Gids- en geleidelijnen voor blinden en slechtzienden. Om zich in de openbare ruimte te kunnen oriënteren hebben blinden en slechtzienden baat bij gids- en geleidelijnen. Een consistente toepassing (in samenhang met het juiste kleur- en materiaalgebruik) bevordert de betrouwbaarheid en veiligheid van een looproute. Zo kunnen we mensen met een visuele beperking helpen om zich gemakkelijker te oriënteren en hun weg te vinden.
- De bussen en treinen worden steeds vaker volgens de Europese toegankelijkheidsnormen ingericht. Om hierop aan te sluiten worden ov-haltes ook toegankelijk ingericht. In totaal waren volgens gegevens van het Centraal Haltebestand ongeveer 50% van de bushaltes in Ouder-Amstel toegankelijk.

In 2022 worden de bushaltes Industrieweg, Stationsweg en Ventweg toegankelijk ingericht. De bushaltes aan de Rijksstraatweg worden samen met het project Reconstructie Rijksstraatweg toegankelijk ingericht.

- Het toegankelijk maken van het voetgangersnetwerk vraagt om rolstoelvriendelijke opritten, voldoende brede trottoirs zonder losliggende tegels of andere obstakels, en oversteekplaatsen met voldoende tijd om over te steken. Op veel locaties is hier al in voorzien.

Onderzocht dient te worden waar in Ouder-Amstel nog verbetering te vinden is. Het resultaat van dit onderzoek geeft een overzicht van locaties waar maatregelen de toegankelijkheid voor mensen met een beperking kunnen verbeteren.

In de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) kan een aanvulling worden opgenomen over hoe inclusiviteit kan worden opgenomen in de inrichting van de openbare ruimte.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl. beheer)	Planning
13	Voorstel voor routes voor blinden en slechtzienden en rolstoelvriendelijke routes	Inventarisatie en voorstel voor maatregelen met uitvoeringsplan en aanvulling op de LIOR.	Veiligheid, inclusiviteit, leefbaarheid	€ 15.000	2023
18	Bushaltetoeankelijkheid	Geleidelijnen aanleggen, bushaltes ophogen, oversteken inrichten bij een aantal bushaltes	Veiligheid, inclusiviteit, leefbaarheid	€ 55.000	2023

### 2.11 De maximumsnelheid op de A9 naar 80 km/u

De wethouders van Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel hebben gezamenlijk een brief naar het Rijk gestuurd, waarin verzocht wordt om de maximumsnelheid voor omliggende rijkswegen A1, A2, A9 en A10 te verlagen naar 80 km/u, uit oogpunt van leefbaarheid en klimaat. In antwoord op de brief is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangegeven dat langs alle snelwegen voldaan wordt aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Een verlaging naar 80 km/u past niet bij de functie en het wegbeeld van een autosnelweg. Daarbij wordt aangegeven dat het risico bestaat dat meer weggebruikers via kortere routes gaan rijden, omdat de reistijdwinst verlaagd wordt. Wat betreft het geluid wordt door Rijkswaterstaat op de A9 bij Ouderkerk aan de Amstel extra stil asfalt aangebracht.





DORPSHUIS

### 3. Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR)

De Mobiliteitsvisie en dit Mobiliteitsplan leiden tot inzichten om de infrastructuur en openbare ruimte op een aantal punten anders te gaan inrichten. Deze inzichten zijn aanvullingen op het huidige LIOR van de gemeente Ouder-Amstel.

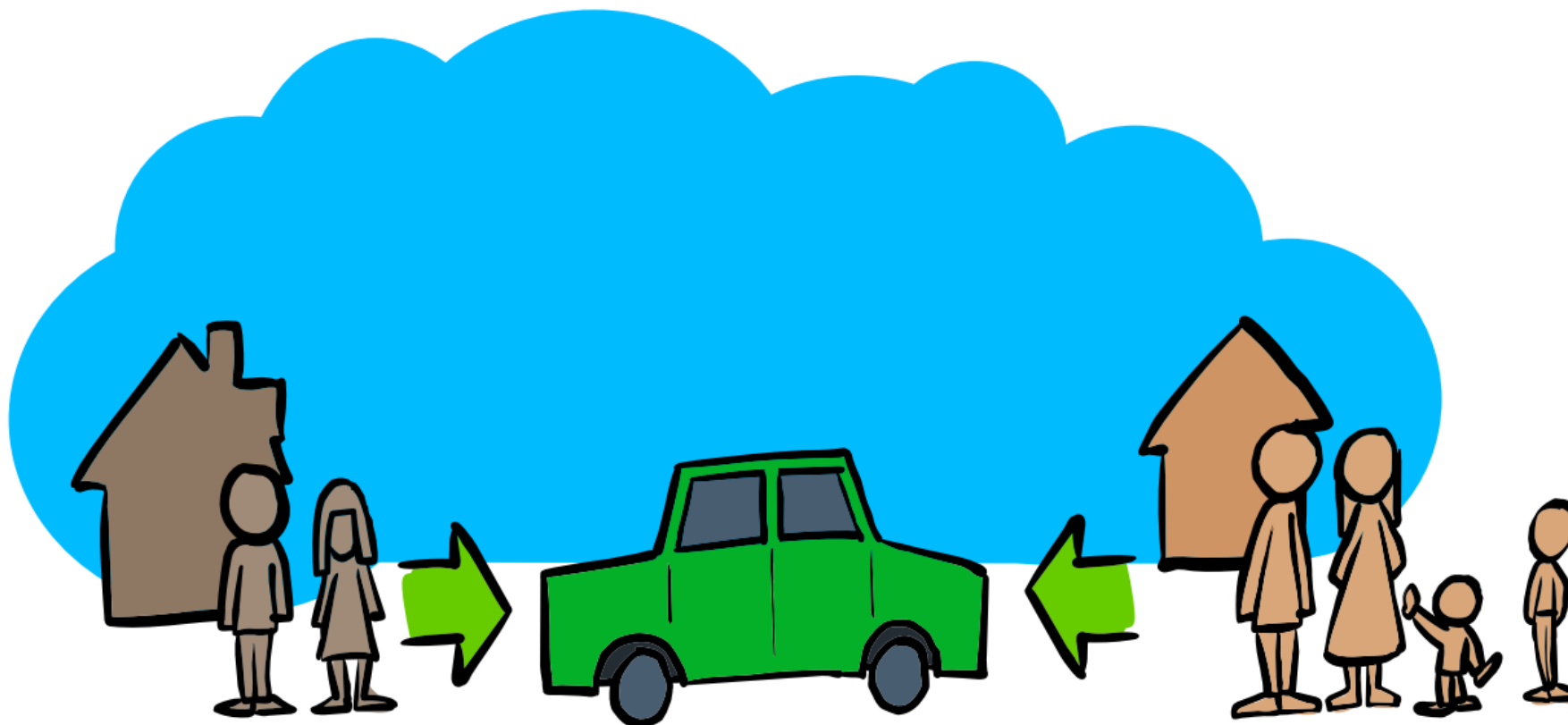
Het betreft de volgende onderwerpen:

- Inrichting fietspaden: het gebruik van de fietspaden intensificeert niet alleen in aantallen maar ook in soorten gebruikers. Dit betekent dat de vormgeving en breedte van de fietspaden mogelijk aanpassing behoeven. Landelijk is het CROW bezig om hiervoor een nieuwe richtlijn op te stellen.
- Een aantal wegen binnen de bebouwde kom worden aangepast van gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 50 km/u naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u, een GOW-30. Deze wegen blijven wel hun ontsluitingsfunctie behouden maar met een lagere snelheid. Ook hiervoor zijn landelijke afwegingskaders geformuleerd. Een voorbeeld is de Rijkstraatweg in Duivendrecht. Deze wordt al aangepast.

- Ontwerpen met de menselijke maat. De kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers krijgen een ruimere en prominentere plek in het straatbeeld. Dit komt de leef- en verblijfsomgeving ten goede en stimuleert mensen om zich vaker te voet of met de fiets te verplaatsen. Lopen en fietsen nemen minder ruimte in dan verplaatsen met een auto, waardoor er meer ruimte overblijft voor andere opgaven zoals klimaatadaptatie, waterberging en groen. Als de openbare ruimte wordt aangepakt ten behoeve van verkeersveiligheid en bereikbaarheid, wordt meteen gekeken wat de koppelkansen zijn voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, de warmtetransitie en circulair inkopen. Dit thema wordt verder uitgewerkt in het duurzaamheidsbeleid.
- Inclusiviteit krijgt nu beperkt aandacht in de LIOR. Een aanvulling over hoe inclusiviteit kan worden opgenomen in de inrichting van de openbare ruimte is wenselijk.
- Ook in de nieuwe aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom (ASVV 2021) zijn richtlijnen aangepast.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
14	Update LIOR	Nieuwe richtlijnen fietspaden, GOW-30, inclusiviteit en ASVV meenemen in reguliere proces van update LIOR	Duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid	€ 5.000	2023





## 4. Deelmobiliteit

Het beleid is gericht op de transitie van autogebruik naar lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer. Autobezit en autogebruik worden verminderd (op z'n minst gestabiliseerd). In 2021 gebruikte 5% van de bewoners vormen van deelmobiliteit. Deelmobiliteit wordt gestimuleerd, de ambitie voor het gebruik van deelmobiliteit is dat 15% van de bewoners deelmobiliteit gaat gebruiken als optie om zich te verplaatsen binnen 5 jaar tijd. Deelmobiliteit is een

belangrijke pijler voor de transitieopgave. De aanbieders monitoren het gebruik en rapporteren aan de gemeente. In 2021 en 2022 is veel kennis opgedaan in sessies met de Vervoerregio Amsterdam. Inmiddels zijn er deelauto's geplaatst en loopt er een proef met deelfietsen in de Zuidoostflank, waarbij ook fietsen zijn geplaatst bij station Duivendrecht.

- Deelauto's: In 2022 zijn 11 deelauto's bijgeplaatst in Ouder-Amstel boven op de 4 die er al staan. Hier zijn geen kosten aan verbonden, maar wel inspanningen (verkeersbesluiten & communicatie)
- Deelmobiliteit wordt opgenomen in het mobiliteitsprogramma voor gebiedsontwikkelingen met enige omvang. Dit wordt meegenomen in de nieuw op te stellen parkeerbeleidsnota.
- Deelfietsen: In de Zuidoostflank zijn in 2022 deelfietsen geplaatst bij de stations. Indien succesvol willen we deze proef uitbreiden naar het omliggende gebied en naar Ouderkerk aan de Amstel.
- Op verzoek van de gemeente maakt de VRA een regionaal plan voor deelmobiliteit met specifiek aandacht voor deel(bak)fietsen en deelscooters. Dit om het gebruik doeltreffend en meer efficiënt te maken.

In 2024 bekijken we op basis van de ervaringen het deelmobiliteitsbeleid en -programma en de uitbreidingsmogelijkheden, eventueel in samenhang met regionale ontwikkelingen. Het lijkt ons efficiënter en effectiever om deelmobiliteit regionaal te organiseren, zodat de gebruiker een veel groter toepassingsgebied heeft om eventueel voertuigen (auto's, scooters, fietsen e.d.) achter te laten, waar door de totale keten van mobiliteit beter gefaciliteerd kan worden. We hebben in de komende jaren regelmatig overleg met de deelmobiliteitsaanbieders en we monitoren het gebruik van de deelmobiliteit.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
6	Deelauto's	Deelauto's plaatsen in Ouder-Amstel en na twee jaar en vijf jaar evalueren.	Transitieopgave	€ 5.000	2022/2024/2027
15	Deelmobiliteit	De VRA onderzoekt de mogelijkheden voor de regio en komt met een voorstel.	Transitieopgave	-	2023/2024
11	Deelfietsen ZOF	In de Zuidoostflank wordt bij stations deelfietsen geplaatst. Deze wordt daar geleidelijk uitgebreid. Onderzoek of deze uitbreiding ook richting Ouderkerk kan worden uitgevoerd .	Transitieopgave	€ 5.000	2023
26	Deelmobiliteit	Monitoring , evaluatie en herijking.	Transitieopgave	€ 15.000	2024





EETCAFE



BODEGA

SLAGERIJ RIDDER



Vreeswijk PLUS

TOTAL

Sportswear



## 5. Verkeersveiligheid en gedrag

### 5.1 Verkeer & Meer programma

We volgen het programma *Verkeer & Meer* van de Vervoerregio Amsterdam, waarbij regionale campagnes worden gevoerd. Deze sluiten ook aan bij de landelijke campagnes<sup>2</sup>. *Verkeer & Meer* ondersteund ons ook bij lokale campagnes zoals bijvoorbeeld de implementatie van de Wielrennersinterventie in Ouderkerk aan de Amstel.

*Verkeer & Meer*, onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam, is een fysiek en online platform dat zich bezig houdt met verkeersveiligheid. *Samen veilig onderweg* is de slogan. Met gemeenten, scholen en vele anderen werkt *Verkeer & Meer* aan het vergroten van de verkeersveiligheid in onze regio. Het ontzorgt en inspireert met effectieve verkeerseducatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten. Het aanbod is divers en geschikt voor jong en oud: van kleuter tot student, van stad tot dorp en van scooter tot skater. Door deze activiteiten helpt het weggebruikers om zich veilig, vlot en verantwoord in het verkeer te begeven. Het programma zet in op het stimuleren van verkeersveilig gedrag samen met de politie en andere partners. Focus ligt hierbij op de landelijke en regionale thema's zoals alcohol en drugs in het verkeer, afleiding (smartphone), haal/breng gedrag bij de basisschool, senioren, fietsverlichting, snelheid en dode hoek.

Alleen door samen te werken met alle verkeersveiligheidspartners kunnen we de verkeersveiligheid in de regio verbeteren. De gezamenlijke ambities en het bijpassende maatregelenplan voor de komende tien jaar zijn vastgelegd in het *Uitvoeringsprogramma Mobiliteit* van de Vervoerregio Amsterdam en in lijn met de landelijke ambitie vanuit het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. 90% van het aantal verkeersongelukken wordt veroorzaakt door gedrag. De Regioraad stelde in juli 2021 de *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid* vast, de regionale uitwerking van het landelijke *Strategisch Plan Verkeersveiligheid*. Dit meerjarenplan 2022-2026 is een concrete uitwerking van de regionale aanpak waarmee we laten zien hoe we investeren in gedragsbeïnvloeding middels verkeerseducatie op scholen en campagnes in het straatbeeld.

---

<sup>2</sup> Voor gedetailleerde informatie verwijzen we naar het Meerjarenplan Verkeer & Meer 2022-2026.



Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
20	Communicatie	Ondersteunende acties voor de uitvoering regionale campagnes zoals ophangen en plaatsen spandoeken e.d.	Veiligheid en gedrag	€ 2.500	jaarlijks

## 5.2 Regionaal handhavingsplan politie Amsterdam

Ouder-Amstel participeert in een Projectgroep Regionaal Verkeershandhavingsplan van de politie Amsterdam. De missie is het vergroten van de verkeersveiligheid door het verminderen van het aantal verkeersongevallen. Er wordt jaarlijks een *Regionaal Verkeershandhavingsplan* opgesteld. Voor iedere gemeente worden hierbij de belangrijkste speer- c.q. aandachtspunten vastgesteld. Dit *Regionaal Verkeershandhavingsplan* vormt de basis voor een professionele en planmatige uitvoering van de regionale verkeershandhaving door het Team Verkeer van de politie. De hoofddoelstelling is hierbij het middels handhavingsactiviteiten een bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Voor 2022 een afname van het aantal verkeersslachtoffers te realiseren met 5% ten opzichte van 2021 in de betreffende gemeenten.

Handhaving vindt in het algemeen plaats op:

- Snelheidsoverschrijding;
- Alcohol;
- Roodlichtnegatie: Vooral fietsers vormen een belangrijk aandachtspunt vanwege de kwetsbaarheid;
- Afleiding in het verkeer: autobestuurders (bellen, navigatie en andere vormen van afleiding) als ook (brom/snor-) fietsers (bellen, muziek luisteren);

- Helm- en gordelgebruik;
- Aanpak van verkeersveelplegers: de *Recidiveregeling Veelplegers Verkeer* geldt voor bestuurders die binnen twee jaar meer dan drie overtredingen begaan die gevaarlijk of hinderlijk zijn en onder deze regeling vallen. Zij worden dan strenger gestraft.

In de gemeente Ouder-Amstel zal de handhaving in de periode 2022- 2023 voornamelijk ingezet worden op:

- Spaklerweg, gericht op snelheid, roodlichtnegatie en afleiding;
- Rozenburglaan, Van der Madeweg, Holterbergweg en Machineweg gericht op snelheid en afleiding;
- Kruispunt Holterbergweg / Borgland, gericht op roodlichtnegatie;
- Dorpsstraat in Ouderkerk a/d Amstel gericht op bromfietzers en fietsers;
- Jacob van Ruisdaelweg/ Hoofdenburgsingel, preventieve zichtbare lasercontrole op snelheid.
- Handhaving gedrag van ouders bij Hekmanschool.

### 5.3 Parkeerhandhaving gemeente door Boa's

Binnen Ouder-Amstel vindt de handhaving van het parkeren op de openbare wegen plaats door Boa's (Buitengewoon opsporingsambtenaar). Bij het gefiscaliseerde gebied ("betaald parkeren") in Werkstad OverAmstel wordt de kentekenhouders een naheffingsaanslag opgelegd: dit is dus een belastingmaatregel en geen sanctie of straf voor het overtreden van een parkeerverbod e.d. De opbrengst van de naheffingsaanslagen komt ten goede aan de gemeentelijke begroting.

De parkeerovertradingen bij parkeerverboden of blauwe zone leiden tot een verkeersboete, waarvan de opbrengsten voor het Rijk zijn, die ook voor de invordering (en mogelijke juridische procedures) zorgt.

Bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid wordt hier ook aandacht aan besteed. Zie ook het volgende hoofdstuk Parkeren.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
43	Handhavingsplan politie	Opstellen en monitoren.	Veiligheid	-	jaarlijks
8	Handhaving Boa's	Na vaststelling parkeerbeleid voorstel voor handhaving parkeren opstellen.	Bereikbaarheid, Veiligheid	-	2023



## 6. Parkeren

Parkeren is in Ouder-Amstel vaak onderwerp van discussie. In 2017 zijn een beleidsnota, een paraplu bestemmingsplan en een parkeernota met normen opgesteld. Inmiddels gaan de ontwikkelingen zo snel dat deze herzien moeten worden.

In Ouder-Amstel spelen een aantal ontwikkelingen die direct invloed hebben op het parkeren. Uitgangspunt van al deze ontwikkelingen is een mobiliteitstransitie die in de toekomst leidt tot minder (groei van

het) autoverkeer. Daarvoor moeten het parkeerbeleid, het paraplubestemmingsplan parkeren en de bijbehorende parkeernormen en eventueel regels voor de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) worden aangepast.

Om hiervoor voorstellen te kunnen maken moeten de onderstaande acties worden uitgevoerd en/of vragen worden beantwoord:

- Update van het parkeerbeleid voor (vracht)auto- en fietsparkeren waarbij rekening wordt gehouden met de algemene (Europese en landelijke) regelgeving en de ontwikkelingen in Ouder-Amstel.
- Welke parkeerregimes horen hierbij en met welke fasering moeten deze worden ingevoerd?
- Hoe moeten we omgaan met het bestaande vergunning/ontheffingsstelsel?
- Update van het paraplubestemmingsplan met een herijking van de parkeernormen.
- Na vaststelling parkeerbeleid voorstel voor handhaving parkeren opstellen.

De uitvoeringskosten van bovengenoemde punten zijn niet opgenomen in dit Mobiliteitsplan.

Er zijn diverse ontwikkelingen en knelpunten die direct invloed hebben op het parkeren in Ouder-Amstel:

- Voor de Zuidoostflank (ZOF) is een mobiliteitsplan vastgesteld met een zeer stringent parkeerbeleid met een lage parkeernorm en betaald parkeren. Dit beleid is grotendeels uitgewerkt in specifieke parkeerbeleidsregels en normen voor de gebiedsontwikkeling in Ouder-Amstel. Deze parkeerbeleidsregels kunnen een “waterbedeffect” naar Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel hebben, wat niet wenselijk is.
- In Werkstad OverAmstel is betaald parkeren van toepassing. Amsterdam gaat in de naastliggende wijk de parkeertarieven verhogen. De tarieven in de Werkstad worden hiermee

gestroomlijnd, in de tweede helft van 2022 naar een tarief van € 4,50 per uur overdag. In de toekomst zal voor de hele Zuidoostflank betaald parkeren worden ingevoerd voor parkeren op de openbare weg met een vergelijkbaar tarief. Dit tarief zal gesynchroniseerd worden met het aangrenzende gebied van Amsterdam.

- Parkeervergunningen: In het gebied Werkstad OverAmstel is naast het betaald parkeren een vergunningstelsel voor parkeren in werking. Nieuwe ontwikkelingen komen niet meer in aanmerking voor vergunningen. Dit geldt voor wonen en voor werken. In bepaalde gebieden in de Werkstad leidt dit tot hoge parkeerdruk. We willen toe naar een stringentere parkeernorm in dit gebied, maar dit vraagt ook om herijking van de bestaande situatie met de vergunningen.
- In de blauwe zone van Ouderkerk aan de Amstel en Duivendrecht is een ontheffingsstelsel ingesteld. Dit moet herijkt worden.
- De blauwe zone van Duivendrecht is ingevoerd om parkeren tegen te gaan van verkeer van elders (uit gebieden met betaald parkeren). Begin 2022 zijn de laatste twee buurten opgenomen in de blauwe zone. Er zijn verschillende tijdregimes in de verschillende blauwe zones. Door het mogelijke “waterbedeffect” zal op termijn ook hier de blauwe zone misschien niet afdoende zijn om vreemd parkeren tegen te gaan. Het kan zijn dat hier een ander parkeerregime een betere oplossing biedt.
- Voor Ouderkerk aan de Amstel is het Centrumplan in ontwikkeling waar het lang parkeren op afstand wordt geplaatst van het centrum. Het voorstel is om dit te doen op de



Ambachtenstraat aan de rand van het dorp langs het talud van de A9. Ook het parkeerterrein bij het zwembad kan mogelijk een rol spelen voor langparkeerders. Hiertoe dient een goed parkeerregime verder te worden uitgewerkt voor kort, middellang en lang parkeren.

- Rondom de bushalte van lijn 300 (R-net) wordt regelmatig geparkeerd om met de bus verder te reizen, wat tot extra parkeerdruk in de buurt leidt. Er is hier onderzoek naar gedaan en de problematiek was ten tijde van het onderzoek nog niet dusdanig dat er direct maatregelen voor nodig waren. Nu het parkeerbeleid wordt aangepakt, willen we dit echter wel meenemen. De vraag is hier dus welke maatregelen getroffen moeten worden om extra parkeerdruk in de buurt door busgebruikers tegen te gaan.
- Er zijn steeds meer specifieke parkeerplaatsen die met een verkeersbesluit worden toegewezen. Het betreft onder andere parkeerplaatsen voor invaliden (algemeen en op kenteken), bij laadpalen (sterk groeiend), voor laden en lossen en voor deelauto's (sterk groeiend). Hoe gaan we hier mee om in omgevingen waar weinig openbare ruimte beschikbaar is om deze te realiseren?

- Bij de gebiedsontwikkelingen wordt ook verwezen naar de meest recente CROW-parkeernormen. Deze zijn ingedeeld naar gebiedstypering en hebben een bandbreedte. De gebiedsindeling is niet helder en de bandbreedte geeft veel interpretatiemogelijkheid. Een meer concrete begrenzing in gebied en de toe te passen norm is hierbij gewenst.
- Fietsparkeren en parkeren van andersoortige voertuigen wordt steeds meer een issue waarbij nu wordt verwezen naar de CROW-richtlijnen. Het streven is 20% bovenop de norm om aan de transitieopgave te voldoen. Er komen regelmatig verzoeken om fietsenstallingen in de openbare ruimte te plaatsen. Daar hebben we nu geen beleid en regels voor. Er komen steeds meer verschillende voertuigen bij die ook geparkeerd moeten worden (bakfietsen, lichte elektrische voertuigen). Ook deelmobiliteit speelt steeds meer een rol.
- Momenteel wordt de parkeerhandhaving door Boa's uitgevoerd. Naarmate het parkeerregime een groter gebied bestrijkt en complexer wordt, wordt de handhavingstaak omvangrijker en belangrijker om foutparkeren en niet betalen tegen te gaan.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
7	Parkeerbeleid, nota en paraplu bestemmingsplan	Opstellen	Leefbaarheid, transitie	€ 60.000	2023



## 7. Fietsen

Binnen de Vervoerregio Amsterdam willen we het gebruik van de fiets stimuleren. Dit geldt met name voor de afstand van maximaal 15 tot 25 km.

Ouder-Amstel heeft al een uitgebreid (brom) fietspaden-netwerk beschikbaar. We maken hier onderscheid tussen fietspaden en brom-fietspaden. Een groot deel van het netwerk bestaat uit aparte vaak solitaire (brom-)fietspaden, die ook geschikt zijn voor bromfietsverkeer. Daar waar 30 km/u wegen langs de fietspaden lopen zoals op de Rijksstraatweg rijden de bromfietzers op de rijbaan. Het hele netwerk is getoetst of er nog situaties zijn waar de brommer en scooter beter op de rijbaan kunnen rijden. In het huidige netwerk zijn er geen fietspaden waar dit nodig is.

Door de verschillende vormen vervoermiddelen op het fietspad met soms grote verschillen in snelheid en formaat<sup>3</sup> en door de toename van het gebruik ervan, wordt het drukker op het fietspad. Dit maakt het wenselijk om te bepalen hoe en waar we het gebruik van de diverse vervoersvormen willen faciliteren. Een inventarisatie zal moeten uitwijzen welke fietspaden in aanmerking komen om te worden verbreed. Hierbij stellen we voor de "Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022" van het CROW als leidraad te gebruiken. De eventuele verbreding willen we koppelen aan het beheerplan wegen en/of andere maatregelen die eerder in de planning zijn opgenomen

---

<sup>3</sup> brommer, scooter, speedpedelec, e-bike, fiets, racefiets, bakfiets, scootmobiel, transportfiets etc.

Ook fietsstraten bieden een goed alternatief om fietsen te bevorderen en de veiligheid te verbeteren. Wegen kunnen worden omgevormd naar fietsstraten. Bij het (her)bepalen hiervan is het belangrijk om dit af te stemmen met de Vervoerregio Amsterdam en buurgemeenten. Er zijn plannen ontwikkeld voor de Hoger Einde Noord, Binnenweg en de Rondehoop Oost vanaf de rotonde binnen de bebouwde kom. Deze kosten zijn begroot in het Groot onderhoudsplan voor wegen.

Binnen de bebouwde kom willen we op daarvoor in aanmerking komende gebiedsontsluitingswegen (GOW) een maximumsnelheid van 30 km/u instellen. Dit geldt voor de Rijksstraatweg, Jacob van Ruisdaelweg en Hoofdenburgsingel, Koningin Wilhelminalaan en een deel van de Jan Benninghweg. De vraag die dan opkomt, bij de omvorming van 50 km/u wegen naar 30 km/u wegen, is of het bij die lagere snelheid nog nodig is om daar afzonderlijke fietspaden te handhaven of gaan we over naar een verdergaande menging van langzaam verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer op de rijbaan? Dit laatste is bij 30 km/u wegen steeds het uitgangspunt geweest van Duurzaam veilig verkeer. Omdat de intensiteit van het autoverkeer, vrachtverkeer en bussen op de gebiedsontsluitingswegen over het algemeen hoger is kiezen wij er (voorlopig) voor om de fietspaden hier te handhaven.

Er heeft ook een landelijke inventarisatie plaatsgevonden van waar nieuwe ontsluitende en verbindende fietsroutes gewenst zijn met het oog op woningbouwontwikkelingen. Dit kan ook lokaal

gebeuren voor woon-werkverkeer . Daarnaast is er een toenemende vraag naar faciliteiten voor het (veilig) stallen van fietsen, in winkelcentra e.d. maar ook in de woon- en werkomgeving.

De eerste en tweede wielrennersinterventie zijn uitgevoerd in Ouderkerk en ze werken effectief. In de plannen is nog wel

opgenomen om te onderzoeken of een extra overgang over de Amstel bij Ouderkerk-Zuid kan worden uitgevoerd. Behalve voor de wielrenners biedt deze overgang in het algemeen een aanzienlijke betere verbinding tussen Amstelveen en Ouderkerk aan de Amstel. Met name de afstand/reistijd tot het ziekenhuis en omgeving is aanzienlijk korter. In de enquête onder de bewoners komt deze verbinding over de Amstel ook naar voren.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten (excl. beheer)	Planning
12	Inventariseren behoefte nieuwe fietspaden	- Aanhaken op landelijke inventarisatie die heeft plaatsgevonden. - Onderzoek naar extra verbinding over de Amstel ter hoogte van de Ag.	Transitieopgave	€ 20.000	2023
21	Te verbreden fietspaden	Inventariseren welke fietspaden verbreed moeten worden. Dit afstemmen met Meerjarenprogramma wegen	Transitieopgave en veiligheid	€ 5.000	2024
42	Fietsstraten	Ontwerp en uitvoering van fietsstraten. Mogelijke locatie: Rondhoep Oost vanaf rotonde Jan Benninghweg tot rand bebouwde kom.	Transitieopgave, Veiligheid	p.m.	Zie planning B&O wegen



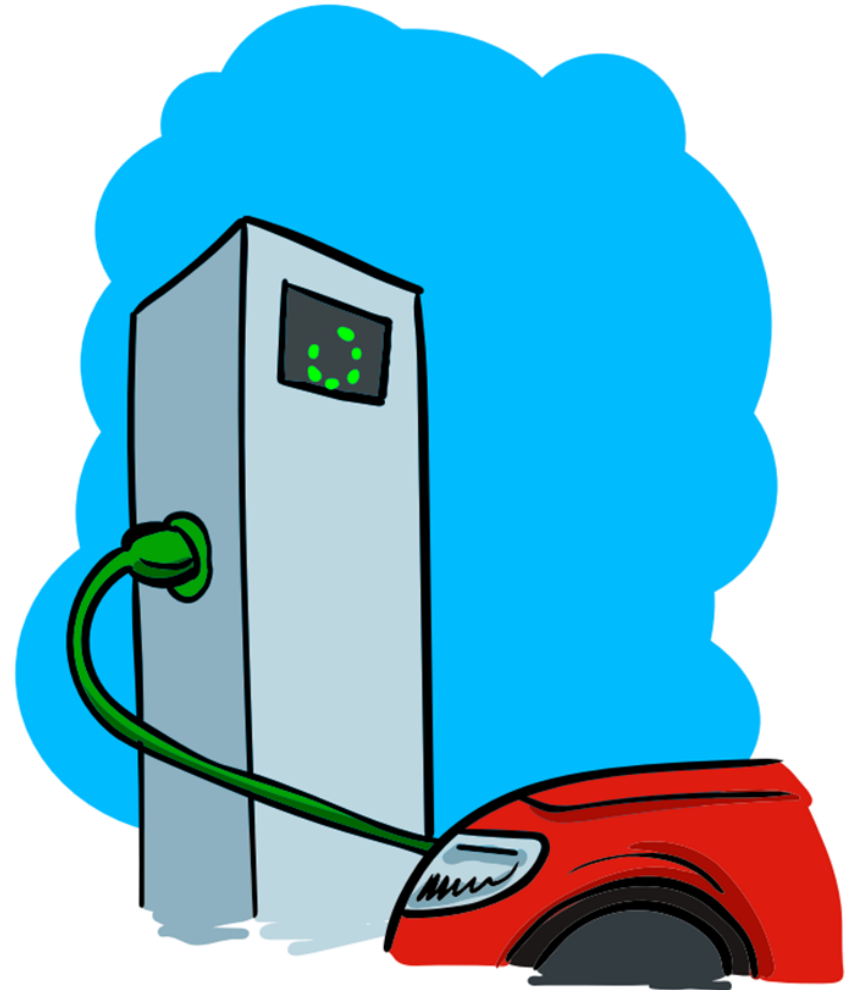
## 8. Duurzamer rijden

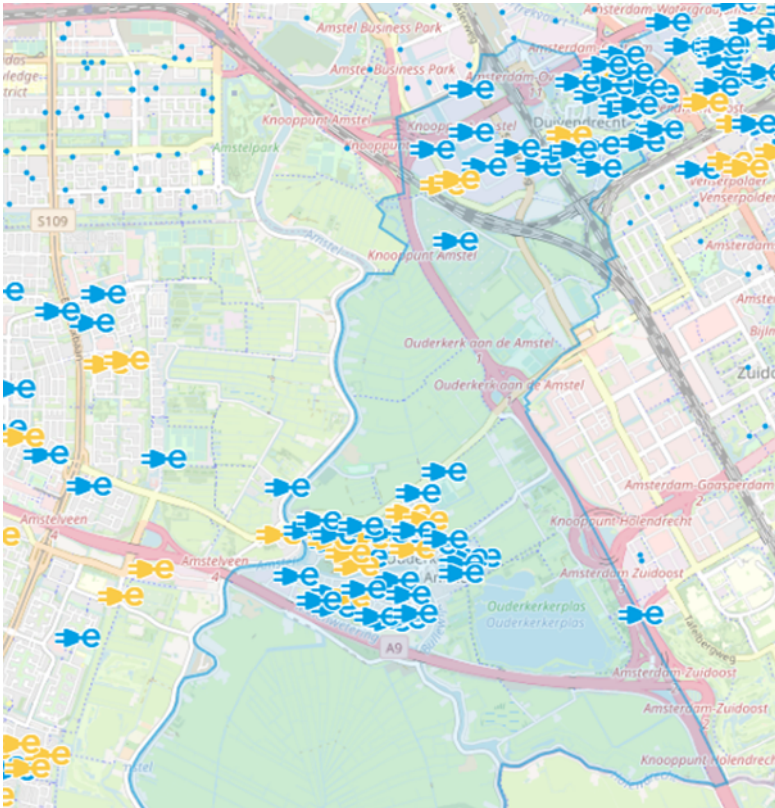
### 8.1 Laadpalen

In veel onderdelen van dit plan speelt duurzaamheid een belangrijke rol. Mobiliteit kan op in ieder geval twee manieren bijdragen aan een duurzamere gemeente. Aan de ene kant door de ruimte voor infrastructuur te beperken, waardoor ruimte komt voor ruimtelijke kwaliteit, klimaatadaptatie en vergroening. Aan de andere kant door vervoermiddelen zelf schoner en stiller te laten rijden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op elektrische aandrijving van voertuigen voor een leefbare én bereikbare gemeente.

Landelijk en Europees zijn steeds meer richtlijnen en eisen over de uitstoot van uitlaatgassen door motorvoertuigen. Zo is in 2022 door de Europese Unie vastgesteld dat alle nieuw verkochte auto's per 2035 emissievrij zijn. Binnen enkele jaren wordt verwacht dat alle nieuwe modellen al zuiver emissievrij worden geleverd.

In de gemeente is het elektrisch rijden al heel wijdverspreid. De gemeente staat sinds juni 2022 op plaats één in Nederland als het gaat om laadpalendichtheid (aantal laadpalen per 1.000 inwoners).





### Locaties laadpunten in Ouder-Amstel

#### Elektrisch laadbeleid

In 2022 is het nieuwe laadbeleid van kracht in Ouder-Amstel. Hierin wordt een toekomstbestendig laadnetwerk geborgd.

Nu wordt iedere laadpaal afzonderlijk ingepland en juridisch ingeregeld. Dit gaat veranderen met de komst van de laadkaart. Hierin zijn alle mogelijke locaties voor een laadpaal opgenomen. In de toekomst wordt één verkeersbesluit genomen waarin alle locaties zijn opgenomen. Hierdoor is een nieuwe locatie sneller te realiseren en kan beter op de vraag worden ingespeeld. Het is dan ook juridisch correct geregeld en handhaving op foutparkeren kan plaatsvinden.

## 8.2 Verduurzaming gemeentelijk wagenpark en apparatuur

Bij vervanging wordt, indien technisch en bedrijfsmatig mogelijk, overgestapt op groengas of elektrische bedrijfsmiddelen. Hier wordt verder verwezen naar de nog te ontwikkelen beleidsnota duurzaamheid.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
10	Opstellen Laadkaart	Prognose opstellen van laadbehoefte en laadkaart maken	duurzaamheid	-	2023 en verder

### 8.3 Milieuzone mobiliteit

Amsterdam loopt op de landelijke ontwikkelingen vooruit met het instellen van Zero-emissiegebieden binnen de ring A10. Vanaf 2030 worden ook maatregelen voorgesteld voor de hele bebouwde kom van Amsterdam, dus ook buiten de ring. In 2020 is onderzoek gedaan of dit ook relevant is voor Ouder-Amstel.

Vooralsnog is geconcludeerd dat de toegevoegde waarde voor Ouder-Amstel om een milieuzone in te stellen zeer beperkt is. De belangrijkste conclusie van het onderzoek is:

- De effectiviteit van een milieuzone op het lokale wegennet van Ouder-Amstel is beperkt omdat de rijkswegen een belangrijke bron zijn van stikstof en fijnstof en deze door de milieuzone niet worden beïnvloed. De luchtkwaliteit blijft nog altijd ruimschoots binnen de wettelijke grenswaarden en advieswaarden van de WHO voor luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit in Ouder-Amstel zal ook zonder milieuzone de komende jaren verbeteren. Dit komt mede door de groei van elektrisch vervoer en steeds strengere emissie eisen die gelden

voor nieuwe voertuigen. Bovendien doet Ouder-Amstel al veel om de luchtkwaliteit binnen de gemeente te verbeteren met lagere parkeernormen, stimuleren van fiets en openbaar vervoer en het plaatsen van elektrische laadpalen. Een milieuzone brengt een extra inspanning voor handhaving met zich mee. Voor de komende jaren is het dus niet nodig om een milieuzonering in Ouder-Amstel in te stellen.

Amsterdam wil vanaf 2030 voor de hele stad een milieuzone instellen, dus ook voor Zuidoost. Op dat moment is het relevant om opnieuw te onderzoeken of het efficiënt is om dan ook voor Ouder-Amstel een milieuzone in te stellen, omdat een deel van Ouder-Amstel tussen de gebieden met milieuzone van Amsterdam ligt. Het instellen van een zero emissiezone kent 5 jaar voorbereidingstijd. In 2025 zal dan onderzoek moeten worden gedaan over aansluiting bij de milieuzonering van Amsterdam in 2030.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
33	Onderzoek instellen milieuzone 2030	Onderzoek naar milieuzone in (delen van) Ouder-Amstel in relatie tot milieuzone van Amsterdam in 2030	Leefbaarheid, duurzaamheid	€ 20.000	2025





## 9. Evenementen/triple ArenA

Het komt regelmatig voor dat er een aantal evenementen tegelijkertijd in het evenementengebied plaatsvinden die een groot aantal bezoekers aantrekken. Daarbij kan het voorkomen dat het verkeer op de omliggende wegen last heeft van vertraging. Een goed informatiesysteem naar de bewoners van Ouder-Amstel ontbreekt nog.

We gaan in overleg met de evenementenorganisatie binnen het kader van Convenant Mobiliteitsregio Zuidoost om oplossingen hiervoor te vinden, zodanig dat de bewoners en bezoekers van Ouder-Amstel goed worden geïnformeerd over de evenementen en de (mogelijke) vertragingen en er goede keuzes kunnen worden gemaakt over wanneer men gaat reizen, via welke routes kan worden gereisd en/of welke vervoerswijze het meest geschikt is.

In de Mobiliteitsregie Evenementen Zuidoost is binnen het Tactisch Overleg ZuidOost (TOZO) een actie opgenomen om hier met een voorstel te komen. Hier zijn nog geen kosten aan verbonden.

## 10. Digitalisering data

De oplossingen binnen het kader van Slimme Mobiliteit (*Smart Mobility*) dragen bij aan de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Om ontwikkelingen in het kader van Slimme Mobiliteit ook mogelijk te maken binnen Ouder-Amstel moeten we ons digitale systeem en de fysieke infrastructuur op orde krijgen. In samenwerking met de vervoerregio Amsterdam zorgen we ervoor dat we voor 2030 digitaal capabel zijn voor Slimme Mobiliteit. Samen met de Vervoerregio vervoerregio Amsterdam en het Regionaal Data Team (RDT) stellen we een programma op over welke acties uiteindelijk op gemeentelijk niveau moeten worden uitgevoerd om aan het beleidsvoornemen te voldoen. Hiertoe is een top 15 van data-items vastgesteld die nodig zijn om de Slimme Mobiliteit mogelijk te maken.

Van deze data top 15 zijn de **vetgedrukte** items in ieder geval relevant voor Ouder-Amstel:

**geplande wegwerkzaamheden**, actuele wegwerkzaamheden, incidenten, restduur incidenten, **maximum snelheden**, **borden (ge- en verbod)**, regelscenario's, beeldstanden rijkswegen, brugopeningen, **statische parkeerdata**, dynamische parkeerdata, **evenementdata**, iVRI data, **data voor logistiek, fietsdata**.



Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
30	Digitalisering data	Inventarisatie en implementatie data-items voor Ouder-Amstel	Verkeersveiligheid, Bereikbaarheid	€ 50.000 inclusief inzet DUO	2024 en verder
31	Inventarisatie fysieke infrastructuur	Onderzoek naar gewenste verbeteringen voor digitale leesbaarheid van borden en belijning. De gewenste aanpassingen vervolgens meenemen in regulier beheer en onderhoud.	Verkeersveiligheid, bereikbaarheid	€40.000 inclusief inzet DUO	2024

## 11. Logistiek

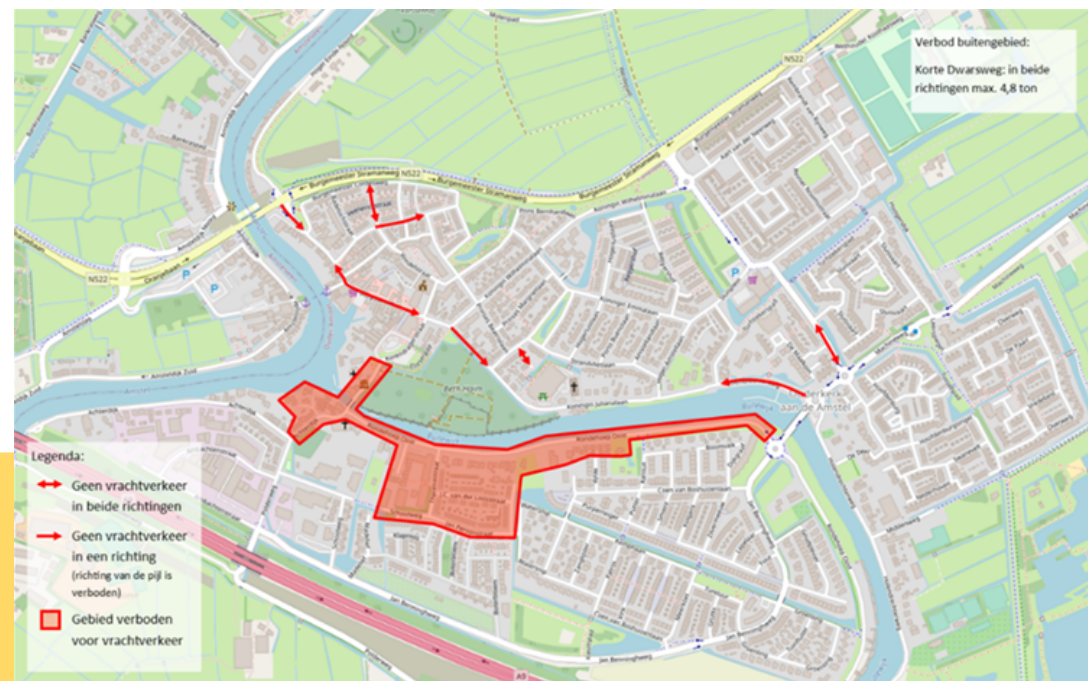
Het logistieke verkeer in Ouder-Amstel vindt vooral plaats in de ZuidOostflank. Voor de ontwikkeling daar wordt verwezen naar het Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

Verder vindt op kleinere schaal ook logistiek verkeer plaats in de rest van Ouder-Amstel. Naast de pakketsservicediensten en leveringen aan huis kennen we specifiek logistiek verkeer. Voor Duivendrecht betreft het vooral verkeer van en naar het Winkelcentrum en het bedrijventerrein aan de Molenkade/Industrieweg. Voor Ouderkerk aan de Amstel betreft het verkeer van en naar het centrum, het Sluisplein, het bedrijventerrein Ambachtenstraat en de (boeren) bedrijven in het buitengebied.

In Duivendrecht gelden bijna geen verboden voor vrachtverkeer. Het logistieke verkeer is hier over het algemeen goed en veilig geregeld. Net als in Ouderkerk aan de Amstel wordt uitgegaan van een wensroute voor logistiek bevoorradingsverkeer.

In Ouderkerk aan de Amstel is de Machineweg de route voor vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Ambachtenstraat en het buitengebied Rondehoep en Waver. In de Dorpsstraat is vrachtverkeer verboden met uitzondering van bestemmingsverkeer. Op een aantal andere locaties zijn ook inrijverboden voor vrachtverkeer ingesteld. Alleen met een ontheffing kan daar met een vrachtwagen geleverd worden. Op termijn willen we een onderzoek doen naar deze routes om vast te stellen of deze effectief zijn en of deze eventueel anders moeten worden ingesteld.

Bij de ontwikkelingen in het buitengebied dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de landbouwvoertuigen.



*Inrijverbod vrachtverkeer. Voor Dorpsstraat geldt het niet voor bestemmingsverkeer*

### Logistiek verkeer in de wijken

Een pakketje laten thuisbezorgen is gemeengoed geworden. Het gemak van thuisbezorging heeft met de afgelopen pandemie aan populariteit gewonnen. Deze pakketten leveren ook logistiek verkeer op.

Pakkethubs aan de randen van wijken kunnen hier soelaas bieden. Dit zijn centrale plaatsen waar 24/7 een pakketje opgehaald kan worden. In dit kader willen we nog geen eigen initiatief nemen en volgen we hier de landelijke en regionale ontwikkelingen.

### Regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek

Bij duurzaam rijden en logistiek is wordt er een koppeling gelegd met de Regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek (RUAS) van de VRA. Dit is de opvolging van de Green Deal ZES, die Ouder-Amstel ook heeft ondertekend. Met de RUAS worden regionaal afgestemde maatregelen genomen, dus ook op andere logistieke thema's zoals privilegebeleid, venstertijden, laadinfra en logistiek hubs.

Nr	Maatregel	Uitvoeringsacties	Urgentie	Geschatte kosten	Planning
36	Logistiek verkeer Ouder-Amstel	Onderzoek naar vrachtroutes in Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel en hoe dit het beste geregeld kan worden en koppeling met het RUAS-programma.	Verkeersveiligheid, Bereikbaarheid, Leefbaarheid	€ 20.000	2025



## 12. Financiering

In dit Mobiliteitsplan is aangegeven wat Ouder-Amstel nodig heeft aan mobiliteitsmaatregelen en -onderzoek in de toekomst. Daarbij hebben we in het achterhoofd gehouden dat de financiële mogelijkheden beperkt zijn. De uitvoeringsagenda bevat daarom maatregelen waarvan wij denken dat die echt (en als eerste) nodig zijn. Het financieren en realiseren van deze maatregelen zal de komende jaren een opgave zijn.

In de afgelopen jaren heeft de gemeente al veel van dit soort maatregelen uitgevoerd, maar deze waren niet planmatig opgenomen in een mobiliteitsplan. Met dit Mobiliteitsplan bieden we een inzicht en overzicht wat er aan onderzoek en maatregelen nodig is in de komende jaren en hoofd te bieden aan de ontwikkelingen en te voldoen aan de doelstellingen uit de al eerder vastgestelde Mobiliteitsvisie van Ouder-Amstel.

Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget te organiseren voor de uitvoering van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan. Budgetten zullen stap voor stap gevonden moeten worden. Het gaat hier vooral om het inspringen op subsidiekansen die zich voordoen. Jaarlijks wordt de begroting bijgesteld op basis van de beschikbare subsidieregelingen en verdeelsleutel van kosten tussen de betrokken partijen zoals Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, het Rijk, Amsterdam en andere omliggende gemeenten.

De Vervoerregio Amsterdam is onze belangrijkste partner in het Mobiliteitsplan, zowel voor grote als kleine projecten. Om te zorgen dat we de gemeente optimaal aansluit bij de financieringskansen die de Vervoerregio Amsterdam biedt, zijn de

Mobiliteitsvisie en dit Mobiliteitsplan getoetst bij de Vervoerregio Amsterdam. De beleidsdoelen van de Vervoerregio Amsterdam komen terug in onze aanpak. Dit zelfde geldt ook voor de samenwerking met de Provincie Noord-Holland.

### [Werk met werk maken](#)

Niet voor alle projecten moet het complete budget nieuw worden gevonden. Er liggen ook kansen om werk met werk te maken, met name in de vervangings- en onderhoudsprojecten die in het meerjarig investeringsprogramma (MIP) staan. Door onderhoud van een straat te combineren met herinrichting, hoeft minder nieuw budget gevonden te worden. Daarnaast is het combineren van werkzaamheden de meest duurzame manier om aan het einde van de levensduur van een weg pas aanpassingen te verrichten.

### [Samenwerken en benutten kennis van andere overheden en partners.](#)

Een deel van de maatregelen kunnen met beperkt budget worden uitgevoerd, omdat commerciële partijen hier een belang in kunnen nemen. Te denken valt hier aan deelmobiliteit en de uitbreiding van de laadpalen. Dit is en kan zodanig worden uitgevoerd dat hier weinig of geen budget voor nodig is. We hebben wel hier personele capaciteit nodig voor beleid en uitvoering.

We willen ook gebruik blijven maken van de kennis en expertise van de Vervoerregio Amsterdam bijvoorbeeld op het gebied van deelmobiliteit, *Smart Mobility*, digitalisering van mobiliteitsdata, en elektrisch vervoer. Door vaker aan te haken bij trajecten van de Vervoerregio Amsterdam, kan de gemeente onze personele capaciteit efficiënt inzetten. Ook met de Provincie Noord-Holland en de Gemeente Amsterdam wordt vaker samengewerkt.

## 13. Planning en kostenoverzicht

Nr	Locatie	Maatregel	Uitvoeringsacties	Geschatte kosten	Planning	2023	2024	2025	2026	pm
7	Ouder-Amstel	Parkeerbeleid, nota en paraplu bestemmingsplan	Opstellen beleidsnota, voorstel parkeerregimes en fasering, parkeernormen, paraplu-bestemmingsplan, parakeerhandhaving.	60.000	2023	60.000				
8	Ouder Amstel	Handhaving Boa's	Bij ontwikkeling parkeerbeleid handhaving opnemen		2023					
10	Ouder-Amstel	Opstellen Laadkaart	Prognose opstellen van laadbehoefte en laadkaart maken	MRA-e	2022 en verder					
11	Duivendrecht	Deelfietsproject ZOF	In de Zuidoostflank wordt bij stations deelfietsen geplaatst. Deze wordt daar geleidelijk uitgebreid. Onderzoek of deze uitbreiding ook richting Ouderkerk kan worden uitgevoerd .	5.000	2023	5.000				
12	Ouder-Amstel	Inventariseren behoefte (nieuwe) fietspaden	Onderzoek: Op basis van inventarisatie van Rijk, VRA en Ouder-Amstel opstellen van een fietspadenplan voor Ouder-Amstel.	20.000	2023	20.000				
13	Ouder-Amstel	Blinde-geleide routes en rolstoelvriendelijke routes.	Inventarisatie en voorstel voor maatregelen met uitvoeringsplan en aanvulling op de LIOR. Uitvoering p.m.	15.000	2023	15.000	p.m.			
14	Ouder-Amstel	Update IBOR en LIOR	STOMP en inclusiviteit toevoegen in de ontwerpcyclus en te gebruiken materialen. Meenemen in regulieren proces van update IBOR en LIOR	5.000	2023	5.000				
16	Ouderkerk Dorpsstraat	Fietsparkeren verbeteren	Fietsenstalling/nietjes aanpassen: plan, verwijderen (her)plaatsen	40.000	2023	40.000				
17	Ouderkerk Ronde Jacob van Ruisdaelweg	Aanpassen rotonde korte termijn	Onderzoek naar en uitvoering van kleinschalige verbeteringen (verlichting en kleine aanpassingen)	50.000	2023	50.000				
18	Ouder-Amstel	Bushaltetoegankelijkheid	Geleidelijnen aanleggen, bushaltes ophogen, oversteken inrichten bij een aantal bushaltes	55.000	2023	<b>55.000</b>				
19	Ouderkerk koningin Wilhelminalaan	Max snelheid van 50 naar 30 km/u	(ver)plaatsen borden, extra drempel	50.000	2025			<b>75.000</b>		

Nr	Locatie	Maatregel	Uitvoeringsacties	Geschatte kosten	Planning	2023	2024	2025	2026	pm
20	Ouder-Amstel	Communicatie	Ondersteuning gedragscampagnes VRA	12.500		2.500	2.500	2.500	2.500	
21	Ouder-Amstel	Verbreden fietspaden	Inventariseren welke fietspaden verbreed moeten worden. Het resultaat afstemmen met B&O wegen. (combineren met 12)	5.000	2023	5.000				
22	Ouderkerk	Schoolroutes Kofschip en Amstelschool	Zie Jacob van Ruisdaelweg		2024					
23	Ouderkerk Burgemeester Stramanweg/Jacob van Ruisdaelweg.	Mobiliteitshub	Onderzoek mogelijkheden en inrichtingsvoorstel (logistiek ophaalpunt, deelmobiliteit, parkeren).	20.000	2024		20.000			
24	Ouderkerk Machineweg	Laatste deel Machineweg max snelheid naar 60 km/u	60 km/u poort bij Korte dwarsweg + 60 km/u plateau op kruispunt. Snelheidwerende drempel op ca 200 m voor de bebouwde-kom-grens.	100.000	2024		<b>100.000</b>			
25	Ouderkerk Machineweg / Burg. Stramanweg	Aanpassen fietsoversteek Machineweg bij Burg. Stramanweg	Gumacondrempels, belijning vervangen en geleider op fietspad verwijderen en lichtmast verplaatsen	40.000	2024		<b>40.000</b>			
26	Ouder-Amstel	Herijking deelmobiliteit	Evaluatie deelmobiliteit en voorstel voor vervolg uitwerken.	15.000	2024		15.000			
27	Ouderkerk Machineweg - Hogendijk.	Aanpassen fietsoversteek Hogendijk-Machineweg	Oversteek op plateau	50.000	2024		<b>50.000</b>			
28	Ouderkerk parkeren reizigers OV, Koningin Wilhelminalaan	Parkeerfaciliteit bij halte	Kiss & Ride en parkeren voor OV-reizigers.	50.000	2024/ 2025		<b>25.000</b>	<b>25.000</b>		
29	Ouderkerk Dorpsstraat	Doorgaand verkeer Dorpsstraat beperken	Herinrichting kruising Hoger Einde-Zuid/ Gijsbrecht van Aemstelstraat; doorgaand verkeer weren in de Dorpsstraat.	80.000	2024/ 2025			<b>80.000</b>		
30	Ouder-Amstel	Digitalisering data	Inventarisatie en implementatie data-items voor Ouder-Amstel met ondersteuning door de VRA.	50.000	2024 en verder		30.000	10.000	10.000	
31	Ouder-Amstel	Inventarisatie digitalisering fysieke infrastructuur	Onderzoek naar gewenste verbeteringen voor digitale leesbaarheid van borden en belijning. De gewenste aanpassingen vervolgens meenemen in regulier beheer en onderhoud.	40.000	2024		40.000			

Nr	Locatie	Maatregel	Uitvoeringsacties	Geschatte kosten	Planning	2023	2024	2025	2026	pm
32	Ouderkerk Jan Benningheweg	Max snelheid op Jan Benningheweg van 50 naar 30 km/u	Ontwerp, inspraak, uitvoering: extra plateaus en breder fietsstrook rood asfalt.	250.000	2024/ 2025		50.000	200.000		
33	Ouder-Amstel	Onderzoek instellen milieuzone 2030	Onderzoek naar milieuzone in (delen van) Ouder-Amstel in relatie tot milieuzone van Amsterdam in 2030	20.000	2025			20.000		
34	Ouderkerk Ronde Jan Benningheweg / Blauwe brug	Rotondes Benningh veiligheid voor fietsers verbeteren	Ontwerp, inspraak, uitvoering: verbreden fietspaden en vervangen stoepanden.	650.000	2025			50.000	600.000	
35	Ouderkerk Jacob van Ruisdaelweg/ Hoofdenburgsingel	Max snelheid van 50 naar 30 km/u, extra bushalte 171	6 plateaus met voetgangersoversteek aanbrengen en aanleg extra bushalte lijn 171. Voorbereiding en bijdrage VRA 2023. DO, inspraak en realisatie 2024/2025	710.000	2024-2025		410.000	300.000		
36	Ouder-Amstel	Logistieke routes	Onderzoek naar optimalisatie vrachtroutes in Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel	20.000	2025			20.000		
37	Ouderkerk Dorpsstraat	Meer aandacht voor fietsers en voetgangers, auto te gast.	Herinrichting; LT In combinatie met B&O. Nog niet gepland	p.m.	pm					p.m.
38	Ouderkerk Ronde J v Ruisdaelweg	Capaciteit linksafrichting naar Burgemeester Stramanweg vergroten	VRI aanpassen en/of extra opstelstrook. Overleg met Provincie. Bijdrage aan de provincie.	p.m.	pm					p.m.
39	Ouderkerk Ronde J v Ruisdaelweg	Ronde optimaal inrichten in combinatie met verbeteren aansluiting Burgemeester Stramanweg	Reconstructie ronde ;LT In combinatie met B&O. Nog niet gepland.	p.m.	pm					p.m.
40	Ouderkerk Kerkstraat en Kerkbrug	Verkeer beperken	Invoeren eenrichtingsverkeer	Onderdeel Centrumplan						
41	Rondehoep en Waver		Diverse verkeersmaatregelen	Opnemen in het plan dijkverhoging	pm					p.m.
42	Ouder-Amstel	Fietsstraten	Ontwerp en uitvoering van fietsstraten. Mogelijke locaties: Binnenweg & deel van Hoger Einde Noord en Rondhoep Oost vanaf rotonde Jan Benningheweg tot rand bebouwde kom.	Zie planning B&O wegen	pm					
43	Ouder-Amstel	Handhavingsplan politie	Opstellen en monitoren.	-	jaarlijks					



Nr	Locatie	Maatregel	Uitvoeringsacties	Geschatte kosten	Planning	2023	2024	2025	2026	pm
	<b>Totaal</b>			2.180.000		192.500	692.500	682.500	612.500	
	<b>Verbetering infrastructuur</b>			1.755.000	(investering)	55.000	550.000	550.000	600.000	
	<b>Vorbereiding, onderzoek en kleine maatregelen.</b>			425.000	(exploitatie)	137.500	142.500	132.500	12.500	