

# CONCEPT

## *Amstelveense verkeers- en vervoersvisie*

De uitdagingen voor 2025 vragen nu om keuzen



## **COLOFON**

### **Samenstelling**

Gemeente Amstelveen  
Afdeling Beleid  
Postbus 4  
1180 BA Amstelveen  
Internet: [www.amstelveen.nl](http://www.amstelveen.nl)

### **Bezoekadres**

Laan Nieuwer Amstel 1  
1182 JR Amstelveen

### **Vormgeving**

Gemeente Amstelveen  
Facilitair Bedrijf, team Communicatie



Inhoud

1	Inleiding	4
2	Nationale, regionale en lokale kaders	5
	2.1 Sneller, schoner en veiliger van deur tot deur	5
	2.2 Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid	6
	2.3 Kabinetsaandacht voor de Randstad	6
	2.4 Regionale strategieën en speerpunten	6
	2.5 Een rijdende trein	7
3	Ambities verkeer en vervoer	9
	3.1 Rust, groen en ruimte in woonwijken	9
	3.2 Openbaar vervoer: fundament voor mobiliteit	10
	3.3 Op de fiets door Amstelveen	12
	3.4 Zonder transport staat alles stil	12
	3.5 Doorgaand verkeer buiten Amstelveen	13
	3.6 Verkeersveilig Amstelveen	14
	3.7 Leefkwaliteit, nu en in 2025	14
	3.8 Uitdagingen voor 2025	15
4	Het programma 2008-2012	16



## 1 Inleiding

Keuzen maken voor 2025. Geen eenvoudige opgave, maar wel noodzakelijk om Amstelveen als stad te laten functioneren. Deze nota maakt die keuzen op het gebied van mobiliteit. Stevige ambities voor een stad waar ruimte, rust en groen in grote delen van de stad ook de komende decennia kernbegrippen moeten blijven; specifiek in het geval van de A9-zone zal sprake zijn van een meer verstedelijkt karakter met zich van de rest van de stad onderscheidende kenmerken en kwaliteiten. Een visie op het functioneren van verkeer en vervoer draagt bij om dit te behouden en waar mogelijk te versterken.

Tegelijkertijd dragen instellingen en bedrijven hun steentje bij aan de dynamiek van de stad. De aanwezigheid van grote activiteitenlocaties zoals Schiphol, de Zuidas en Greenport Aalsmeer maakt Amstelveen een aantrekkelijke vestigingsplek, ook voor internationaal opererende bedrijven.

Binnen deze context beschrijft dit rapport ontwikkelingsrichtingen. De te maken strategische keuzen bieden kaders en geven richting aan beslissingen. Ze bepalen de inzet voor de komende vijftien tot twintig jaar. Op welke wijze kan Amstelveen zich met het verkeers- en vervoersbeleid blijven ontwikkelen? Zoeken naar de balans tussen economische dynamiek en een leefbare stad vormt de grote uitdaging. Maar vraagt ook om fundamentele keuzen.

Deze nota biedt een visie voor de lange termijn (2025). De ambities en een vertaling daarvan naar een richtinggevende aanpak vormen de hoofdmoot van de hoofdstukken 3 en 4. Dit rapport kenmerkt zich niet alleen door abstracte formuleringen. Het laatste hoofdstuk vormt een eerste aanzet (voor de periode 2008 -2012) voor de realisatie van deze visie. Dit hoofdstuk beschrijft verkeers- en vervoersmaatregelen en -activiteiten, die de basis vormen om in 2025 te blijven spreken over een dynamisch Amstelveen, waar rust, groen en ruimte de leefkwaliteit kenmerken.

Dit rapport is tot stand komen in een interactief planproces waarbij de belangen en opvattingen van gebruikers van de Amstelveense verkeersstructuur (zie kader) zijn betrokken. Gebruikers hebben op meerdere momenten hun 'gebruikerskennis' ingebracht voor de ontwikkeling van de geformuleerde ambities. Onder gebruikers wordt ook de individuele inwoners van Amstelveen verstaan; via een tweetal informatieavonden konden zij hun inbreng doen.

Dit rapport schetst de kaders. De invulling van die kaders vindt in de loop van de tijd plaats. Hoofdstuk 4 biedt inzicht in die invulling voor de komende jaren. Prioriteitstelling biedt dan inzicht in hoeverre reguliere budgetten aanvulling behoeven.

### Professionele gebruikers:

- Wijkplatforms
- Adviescommissie Wonen
- Seniorenraad
- Groenraad
- Participatiegroep Gehandicapten
- Amstelveen
- Veilig Verkeer Nederland, afd. Amstelveen
- Fietsersbond, afd. Amstelveen
- Politie en brandweer
- Transport en Logistiek Nederland
- Bloemenveiling Aalsmeer
- Stadsregio Amsterdam
- Provincie Noord-Holland
- Buurgemeenten
- Schiphol
- Kamer van Koophandel Amsterdam
- Vereniging Amstelveense Detailhandel
- Ondernemersvereniging Amstelveen
- VNO/NCW
- EVO
- Milieufederatie Noord-Holland



## 2 Nationale, regionale en lokale kaders

De Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie (AVVV) vertaalt het landelijke en regionale beleid dat raakvlakken heeft met mobiliteit naar de Amstelveense praktijk. Dit beleid stelt de kaders, maar biedt voldoende ruimte om voor Amstelveen tot gericht maatwerk te komen. Anders geldt dit voor wetgeving. Vooral regels op het terrein van milieu en ruimtelijke ordening stellen grenzen aan mogelijkheden.

De Nederlandse bevolking groeit met 0,2 tot 0,5 procent per jaar, afhankelijk van de keuze van economische scenario's. Dit betekent 17,2 tot bijna 20 miljoen mensen in 2040.<sup>1</sup> De hoogste druk van de bevolkingstoename doet zich voor in de Randstad. Ongeveer de helft van het aantal noodzakelijke nieuwbouwwoningen concentreert zich in dit gebied. De totale verkeersprestatie (aantal afgelegde kilometers) neemt fors toe (75 tot 95 procent). Het aantal auto's groeit substantieel. De betekenis van deze min of meer autonome ontwikkelingen voor Amstelveen is niet precies in beeld te brengen. Een prognose van de bevolkingsomvang toont dat Amstelveen groeit en langzaam vergrijsd. Dat Amstelveen, als gemeente in de Randstad met de kansen en de bedreigingen van deze ontwikkelingen te maken krijgt behoeft geen discussie.

### 2.1 Sneller, schoner en veiliger van deur tot deur

De *Nota Ruimte* (januari 2006) streeft naar een basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. De 'bundeling van verstedelijking en infrastructuur' en het 'organiseren in stedelijke netwerken' vormen hierbij de beleidsstrategieën van het rijk. In de *Nota Mobiliteit* krijgen deze strategieën hun vertaalslag.

De *Planwet verkeer en vervoer* verplicht provincies, stadsregio's en gemeenten aan te geven, op basis van beschikbare middelen en instrumenten, welke bijdragen zij leveren aan de nationale doelstellingen voor 2010 en 2020 uit de *Nota Mobiliteit*. De *Nota Mobiliteit* is in 2006 vastgesteld. Deze nota bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. Een vergroting van de samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer vormt de kern. Voor alle wegbeheerders geldt dat ingrepen op de eigen infrastructuur geen gevolgen mogen hebben voor de bereikbaarheid over de hele reis. Alleen verkeersveiligheids- en milieutechnische redenen vormen hierop een uitzondering.

De samenhang met economie concretiseert zich in het locatiebeleid voor bedrijven. De nota constateert dat provincies en gemeenten in hun ruimtelijke plannen voldoende en gevarieerd inspelen op de vraag naar locaties voor bedrijven en voorzieningen. Gemeenten beschrijven daarbij hoe zij verschillende netwerken en vervoersmodaliteiten verknopen en benutten. Daarbij vormt een samenhangende en kosteneffectieve inzet de leidraad. Het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid bevat concrete doelen voor bereikbaarheid, betrouwbaarheid en reistijd van deur tot deur. Voor het weggebonden openbaar vervoer nemen provincies en stadsregio's het voortouw. Alle decentrale overheden stimuleren het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als belangrijke schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. De nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen werken in gelijke mate door tot op regionaal niveau. Regionale maatregelenpakketten schenken ruim aandacht aan de veiligheid van goederenvervoer. In de periode tot 2020 brengen alle wegbeheerders bij de aanleg van nieuwe wegen en het beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur de essentiële herkenbaarheidskenmerken aan.

---

<sup>1</sup> Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, Welvaart en Leefomgeving, Den Haag, Bilthoven 2006



## 2.2 Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid

Binnen dertig jaar een duurzaam functionerende samenleving voor toekomstige generaties vormt de kern van het *Vierde Nationaal Milieubeleidsplan*. Europese regelgeving en veranderende wetgeving dragen bij aan een betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast. Landelijke maatregelen in combinatie met lokaal maatwerk zorgen voor een duurzame en gezonde leefomgeving.

## 2.3 Kabinetsaandacht voor de Randstad

Met de *startnotitie Randstad 2040* en het *Urgentieprogramma Randstad* biedt het kabinet inzicht in strategische keuzen voor 2040 en urgentie acties voor de korte termijn. De hoofdpogave 'bereikbaarheid en economische dynamiek' gaat gepaard met kwaliteit van woon-, werk- en leefomgeving. Verstedelijking, ruimtelijke ontwikkelingen en bereikbaarheid gaan daarbij hand in hand. Er is samenhang met de ontwikkelingen van Almere en de openbaar vervoer potenties in de corridor Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad.

## 2.4 Regionale strategieën en speerpunten

In het *Regionale Verkeers- en Vervoersplan* ambiëren de gezamenlijke gemeenten in het gebied van de Stadsregio Amsterdam een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht. Ook willen ze zorgen voor een duurzame leefomgeving en bieden ze inwoners een goed sociaal klimaat. De mobiliteitsgroei beschouwen ze als een gegeven. Een samenhangend netwerk voor fiets, openbaar vervoer en auto richt zich op capaciteitsknelpunten in de regionale verbindingen. Het verminderen van storingsgevoeligheid in dit netwerk vormt de opgave op korte termijn. Gebiedsgerichte en op elkaar afgestemde maatregelenpakketten verbeteren de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

De regionale *OV-visie 2020 – 2030* kiest voor een groei van het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit, binnen randvoorwaarden van leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit. De metropolitaanse ambities van de regio moeten leiden tot een OV-netwerk dat de reiziger ervaart als één samenhangend systeem. Dit systeem kenmerkt zich door hoge frequenties, goed functionerende overstappunten en voldoende capaciteit. De belangrijkste van de negen geformuleerde beleidsspeerpunten richten zich dan ook op het verbeteren van het functioneren van de regionale verbindingen en het in goede banen leiden van de toenemende mobiliteitsdruk. Bij ruimtelijke ontwikkelingen vindt een integrale afweging plaats tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

De provincie Noord-Holland sluit met de zeven speerpunten uit het geactualiseerde *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan* aan bij het regionale beleid. Provinciale economische ontwikkelingen en sociaal maatschappelijke ontplooiing vragen om forse investeringen in verkeer en vervoer. De zorg voor mobiliteit en bereikbaarheid gaat hand in hand met vooruitgang op het gebied van luchtkwaliteit, leefbaarheid en veiligheid.

Samenwerkingsverbanden op het niveau van de Noordvleugel hanteren de provinciale en regionale beleidskaders als uitgangspunt voor de noodzakelijke ketenintegratie. Oplossingsstrategieën voor de korte termijn, tot 2010, zoals de *Netwerkvisie Noord-Holland* moeten aangevuld worden met visies voor de langere termijn, 2020 tot 2040.

Aanpalende beleidsterreinen op regionaal niveau beïnvloeden verkeer en vervoer. Het *Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit* vormt hiervan een recent voorbeeld. Maar ook de groeiambities van Schiphol, de concentratie van goederenoverslag aan de zuidoostzijde van het luchthaventerrein, de verdere ontwikkeling van de Zuidas en de uitbreidingsplannen van Greenport Aalsmeer raken het verkeers- en vervoerssysteem van Amstelveen.



## 2.5 Een rijdende trein

De Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie staat niet op zichzelf. Niet alleen nationaal en regionaal beleid beïnvloeden de keuzen in de AVVV. Ook gemeentelijke besluitvorming op terreinen van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit vormt kaders voor de ambities in deze nota.

Veranderde visies en wensen komen tot uiting in het *Programma Integraal Accommodatiebeleid* (PIA 1 en PIA2). Onder de paraplu van "nog prettiger samen leven in Amstelveen" bekijkt dit accommodatiebeleid de toekomstbestendigheid van gebouwen. Noodzakelijke aanpassingen worden gerealiseerd voor meer gebruikers en meer en langer zelfstandig wonende Amstelveners. Gebruikers van deze voorzieningen moeten deze nu en in de toekomst veilig kunnen blijven bereiken. Deze nota formuleert hiervoor de kaders.

Amstelveen bouwt. Nieuwe wijken als Westwijk-zuidwest en Westwijk-zuidoost groeien langzaam maar gestaag. Bovenkerk krijgt een nieuw aanzicht. In de bestaande structuren bereiden we plannen voor voor bijvoorbeeld de Lindenlaan, Laan Rozenburg (scholen), Tulpenburg, de Noorder Legmeerpolder en langs de Suze Groeneweglaan. Een visie voor het Beneluxbaantracé wordt voorbereid. Forse bouwactiviteiten geven het gebied Langerhuize langzaam aan een ander aanzien. De besluitvorming over de A9 biedt extra ruimtelijke mogelijkheden in deze corridor. De ontsluiting van al deze gebieden moet veilig en zonder veel extra hinder plaatsvinden. De AVVV beschrijft op welke wijze voetgangers, fietsers, auto's en het openbaar vervoer deze uitbreidingen aandoen.

Het *Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen 2007-2015* bevat een aantal maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer die bijdragen leveren aan de verbetering van het milieu.

Rijksweg A9 vormt in Amstelveen een barrière en zorgt voor aanzienlijke milieuproblemen. Tegelijkertijd zorgt deze grote verkeersader voor een goede bereikbaarheid van Amstelveen. De ministerraad heeft in oktober 2007 besloten tot het ondergronds brengen van deze autosnelweg, in overeenstemming met de gemeentelijke inzet. Hierdoor ontstaat ruimte voor ontwikkelingen boven de rijksweg. Er liggen aanzienlijke kansen voor de verbetering van het leefklimaat en milieu. De gemeente wil hier een verstedelijkt gebied realiseren, met een aanzienlijk aantal woningen en een versterking van de centrumfunctie. Kortom, een zich ten opzichte van de rest van Amstelveen onderscheidend gebied, waarbij ook andere kwaliteitseisen aan het verkeer en vervoer moeten gelden. Een hoogwaardige ontsluiting via het openbaar vervoer is hier een absolute voorwaarde.

De provinciale weg N201 verschuift de komende jaren naar het noorden. Voorkomen moet worden dat aantrekkelijke routes door Amstelveen naar rijksweg A9 ontstaan. De gemeente blijft in regionaal en nationaal verband pleiten voor een capaciteitsverruiming van de omgelegde N201 naar rijksweg A2.

De Amstelveense visie op het openbaar vervoer heeft een vertaling gekregen in de concessieverlening die eind 2007 inging. Gesprekken over de Noord/Zuidlijn en het openbaar vervoerknooppunt nabij de Carmenlaan worden gevoerd vanuit de opvattingen over een verbetering van de kwaliteit van bus en tram. Als voorbereiding hierop onderzoekt de gemeente de mogelijkheden van ongelijkvloerse kruispunten in de Amstelveenlijn. De potentie van extra openbaar vervoer op Randstadniveau maakt deel uit van studies voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad.<sup>2</sup> Een onderzoek naar een openbaar vervoertunnel (lightrail of bus) naast de ondertunnelde rijksweg A9 maakt hiervan onderdeel uit.

---

<sup>2</sup> Er is een Rijkspanstudie S-A-A (Schiphol-Amsterdam-Almere) en een Planstudie OV (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad).



Samen met de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn voert Amstelveen tracéstudies uit voor hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen tussen de drie gemeenten en Schiphol Oost. De voorliggende nota haakt hierop in door invulling te geven aan een integrale ketenbenadering: vervoer van deur tot deur.



### 3 Ambities verkeer en vervoer

De visie over hoe de Amstelveense verkeersstructuur in 2025 functioneert, geconcretiseerd in ambities, staat centraal in dit hoofdstuk. Ambities voor de mate van bereikbaarheid, de kwaliteit van de leefbaarheid en de gewenste verkeersveiligheid. De ambities betreffen de middellange en lange termijn.

Dergelijke ambities vragen om strategische keuzen en inzet. Beslissingen die gelding hebben voor de korte termijn mogen de strategische doelen niet frustreren. Tegelijkertijd zorgen de verschillende economische scenario's er voor dat het maken van keuzen er niet eenvoudiger op wordt.<sup>3</sup> Voor de lange termijn volstaat deze visie dan ook met het beschrijven van de kwaliteiten voor het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem in Amstelveen. Dit gaat vooral gepaard met het aangeven van richtingen waarop de inzet van de gemeente zich focust. Voor de korte en middellange termijn vertalen de ambities zich in concrete projecten en in maatregelen. Hoofdstuk 4 bevat een uitwerking voor de periode tot 2012.

#### 3.1 Rust, groen en ruimte in woonwijken

Amstelveen kenmerkt zich als woongemeente. Ruimte, rust en groen karakteriseren het woonklimaat. Tegelijkertijd is Amstelveen een dynamische stad met veel bedrijvigheid. Als werkgemeente kent Amstelveen 6.000 bedrijven met een werkgelegenheid van 45.000 personen. Op economisch vlak overheerst de functie voor de kantorenmarkt met accenten in Kronenburg, Commerce Park en het Stadshart. Het vestigingsklimaat vraagt, naast andere factoren, om een goede bereikbaarheid voor werknemers en klanten. Amstelveen kent een grote detailhandelconcentratie in het Stadshart met een bovengemeentelijke functie. Er zijn vervoersrelaties met de regionale en nationale infrastructuurnetwerken. De (winkel)voorzieningen in woonwijken moeten vooral goed bereikbaar zijn voor klanten, zowel met de fiets als met de auto.

In de woonwijken hebben fietsers en voetgangers het primaat. Autoverkeer is er te gast. De leefbaarheid en het woonklimaat staan hier voorop. Ruimte, rust en groen vormen hier de kernbegrippen.

##### **Ambitie 1**

Woongebieden kenmerken zich door hun prettige verblijfskarakter. De inrichting van buurten en wijken maakt dat de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, (sociaal) veilig en comfortabel de openbare ruimte kunnen gebruiken.

Het verblijven in woonwijken staat centraal. Verkeer tussen de wijken onderling en van en naar de autosnelwegen moet gebruik maken van de hoofdwegen in Amstelveen. Op deze wegen staat doorstroming centraal. Het gaat om vlotte directe verbindingen die werk-, winkel- en woongebieden met elkaar verbinden en met het net van provinciale en rijkswegen.

De gemeente heeft ingestemd met de bereikbaarheidsdoelen uit het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Dit houdt in dat reizen buiten de spitsuren in Amstelveen met de auto leidt tot een maximaal aanvaardbare reistijd van 20 à 25 minuten. Op het hoofdwegennet is de reistijd in de spits niet meer dan 25 procent langer dan die buiten de spits. Voor de betrouwbaarheid van reizen op het hoofdwegennet geldt dat 95 procent van de verplaatsingen in de spits op tijd is.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Het Ruimtelijk Planbureau, het Centraal Planbureau en het Milieu en Natuurplanbureau hebben vier economische scenario's doorgerekend voor 2040 op onderwerpen als bevolkingsomvang, huisvesting, migratie en mobiliteit (publicatie Welvaart en leefomgeving).

<sup>4</sup> Deze doelen voor bereikbaarheid komen overeen met die uit het RVVP van de Stadsregio Amsterdam.



Het verkeer in woonwijken heeft hier een herkomst of bestemming. Woonstraten kennen een maximumsnelheid van 30 km/uur. De auto is ondergeschikt aan de woonfuncties. Voetgangers en fietsers hebben het primaat. Kruispunten zijn gelijkwaardig. Uitzonderingen daarop zijn kruispunten met routes uit het kernnet fiets (ambitie 3) en die met verbindende openbaar vervoerlijnen (ambitie 2). Daar hebben fietsers en lijnbussen voorrang boven het overige verkeer.

Een geactualiseerd wegcategoriseringsplan maakt helder welke verkeersfuncties op welke wegen thuishoren. Gewenste functie, gebruik en vormgeving zijn op elkaar afgestemd.

Parkeren hoort in woonwijken. De verwachte groei van het aantal auto's verhoogt de parkeerdruk. Om het verblijfskarakter in woonwijken te ondersteunen worden extra auto's geconcentreerd geparkeerd aan de randen van buurten. De voorkeur gaat hierbij uit naar afgesloten garages, zo mogelijk ondergronds en met voldoende sociale controle. Die garages worden ontsloten met comfortabele en veilige langzaam verkeersroutes.

Op deze manier ontstaan woonwijken waar kinderen veilig en zelfstandig naar school kunnen en ouderen naar het buurthuis of de winkel, waar voor de dagelijkse boodschappen directe fiets- en voetgangersroutes aanwezig zijn.

Alle voetgangersroutes in buurten en wijken zijn geschikt voor mensen met een fysieke handicap. De mobiliteitsvraag van de oudere Amstelvener wordt op deze manier en in combinatie met een fijnmazig netwerk van ontsluitende openbaar vervoerlijnen (zie ook ambitie 2) gewaarborgd.

Bij (her)inrichting van wegen dient rekening te worden gehouden met de aanrijtijden voor hulpdiensten. Deze mogen hierdoor niet (verder) onder druk komen te staan.

### **3.2 Openbaar vervoer: fundament voor mobiliteit**

Openbaar vervoer vervult een belangrijke functie in de vervoersvraag van de inwoners als ook in de ontsluiting van de diverse stedelijke functies.

Maatschappelijke en recreatieve voorzieningen zijn belangrijk voor het woonklimaat van de stad. Voor de inwoners van Amstelveen dienen deze goed per openbaar vervoer of fiets bereikbaar te zijn.

De werk- en winkelgebieden bepalen voor een belangrijk deel de dynamiek van Amstelveen. Ze zijn voor Amstelveen van economische betekenis. Ze vormen de dragers van de werkgelegenheid. In het Stadshart is sprake van een bovenlokale functie door de combinatie van een goed geoutilleerd en aantrekkelijk winkelareaal, de bibliotheek en culturele voorzieningen zoals de schouwburg en het Cobramuseum. De bereikbaarheid van de werk- en winkelgebieden is om die reden belangrijk.

Voor inwoners die zich verplaatsen binnen Amstelveen draagt een uitgekiend netwerk van hoogwaardige fietspaden en openbaar vervoerroutes bij aan het functioneren van deze maatschappelijke en economische gebieden en functies. Voor werknemers en bezoekers van buiten de gemeente verzorgt hoogwaardig openbaar vervoer, aangevuld met uitstekende auto- en fietsverbindingen de bereikbaarheid. Op de verbindingen tussen de werk- en winkelgebieden en het regionale en nationale hoofdwegennet komt een vlotte afwikkeling op de eerste plaats.

Als enige van de veertig grootste gemeenten in Nederland beschikt Amstelveen niet over een directe aansluiting op het landelijk spoorwegnet. Gesprekken met regionale partners leiden tot heldere opvattingen over de toekomstbestendigheid van de huidige tramverbindingen met Amsterdam. Veranderende inzichten over verstedelijkingsstrategieën leiden tot andere opvattingen over openbaar vervoer als vervoersmodaliteit.



### **Ambitie 2**

Openbaar vervoer vormt een volwaardig systeem van transport, dat bijdraagt aan de interne en de externe bereikbaarheid van Amstelveen. We streven naar een systeem van ontsluitende en van verbindende hoogwaardige (doorgaande) lijnen, dat onderdeel uitmaakt van het regionale netwerk.

Een kwalitatief goede aansluiting op het landelijk spoorwegnet maakt onderdeel uit van een volwaardig OV-systeem.

Openbaar vervoer wordt op dit moment vaak beschouwd als alternatief voor de auto. Een groeiende bevolking en een stijgende autodichtheid leiden tot een verstedelijkingsstrategie, die zich richt op efficiënt ruimtegebruik en compact bouwen. In een dergelijke omgeving vormt het openbaar vervoer het fundament van het verkeers- en vervoerssysteem. De ontsluitende lijnen maken dat alle maatschappelijke voorzieningen en winkelcentra in Amstelveen goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. De ontsluitende lijnen richten zich op de interne bereikbaarheid van Amstelveen. Alle inwoners, oud en jong of met een fysieke handicap, kunnen door het fijnmazige netwerk nagenoeg alle bestemmingen in Amstelveen bereiken. Aanvullend op dit basissysteem kan vraagafhankelijk openbaar vervoer tot de mogelijkheden gaan behoren.

Verbindende lijnen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de winkel- en werkgebieden. Het netwerk is minder fijnmazig en kent ook minder halteplaatsen. Verbindende hoogwaardige OV-lijnen dragen bij aan de externe ontsluiting. Het openbaar vervoer in Amstelveen maakt onderdeel uit van het hoogwaardig regionale OV-netwerk.

Aan de Carmenlaan komt een OV-knooppunt. De bestaande tramlijnen 5 en 51 worden een metro. Bij het OV-knooppunt Carmenlaan splitst de metro in twee lijnen. Eén die Amsterdam en Amstelveen met Schiphol verbindt en één die zorgt voor de verbinding richting Uithoorn. De frequentie op deze verbinding bedraagt 6 minuten. De frequentie van de metro vanaf Schiphol bedraagt ook 6 minuten. Vanaf het OV-knooppunt Carmenlaan gaat er iedere 3 minuten een metro naar Amsterdam.

Ter hoogte van de omgelegde en opgewaardeerde N201 komt een transferium. Automobilisten uit de zuidelijke regio kunnen hier comfortabel overstappen en op die manier snel in Amstelveen of Amsterdam komen. Tot die tijd fungeert een op te waarden P+R-voorziening in Westwijk als belangrijk overstappunt voor automobilisten uit de zuidelijke regio.

Evaluaties van experimenten in andere Nederlandse gemeenten met vormen van gratis openbaar vervoer kunnen leiden tot een (tijdelijke) invoering van een dergelijke voorziening in Amstelveen. Een onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid in Amstelveen biedt inzicht in de mogelijkheden en onmogelijkheden hiervan.

Met het kabinetsbesluit over het ondergronds brengen van rijksweg A9 ontstaan mogelijkheden voor de ontwikkeling van het A9 tracé door Amstelveen. Dit te verstedelijken gebied, alwaar de gemeente een sterke woon- en centrumfunctie wil ontwikkelen, een hoogwaardige ontsluiting via het openbaar vervoer.

Voor een hoogwaardige OV-verbinding tussen Lelystad, Almere en Schiphol biedt de A9-corridor ook kansen. Als uitwerking van de openbaar vervoerambitie is een onderzoek wenselijk naar een directe aansluiting van Amstelveen op het landelijk spoorwegnet met een treinstation.



### 3.3 Op de fiets door Amstelveen

#### **Ambitie 3**

Een kernnet van hoogwaardige, herkenbare, comfortabele, directe en (sociaal) veilige fietsroutes, dat aansluit op het regionale fietsnetwerk, maakt de reistijd van verplaatsingen binnen Amstelveen concurrerend met die van het openbaar vervoer en de auto.

In Amstelveen ben je met de fiets net zo snel op je bestemming als met de auto en het openbaar vervoer. Dat vormt de uitdaging voor de komende jaren. De *Nota Fiets* vormt hiervoor het uitgangspunt. Er komt een 'Kernnet fietsverbindingen'. Uitgangspunt hierbij is dat gebruikers van dit kernnet altijd door kunnen rijden. Zo kruist het kernnet gebiedsontsluitingswegen ongelijkvloers. Op alle andere wegen geniet het kernnet voorrang. De enige uitzondering vormt een openbaar vervoerbaan. Op gebieds- en wijkontsluitingswegen zijn fietsers en autoverkeer strikt fysiek van elkaar gescheiden. Een herkenbare inrichting en vormgeving met specifieke elementen (verlichting en verharding) kenmerken de fietspaden die tot het kernnet behoren. Ze bieden zoveel mogelijk beschutting tegen weer en wind en zijn sociaal veilig.

Bij belangrijke voorzieningen (Stadshart, grote openbaar vervoerhaltes, wijkwinkelcentra) kunnen fietsen overdekt gestald worden. De fiets kan worden vastgemaakt aan het fietsenrek. (Gratis) bewaakte fietsstallingen vormen het eindpunt van de belangrijkste routes naar het Stadshart en het OV-knooppunt Carmenlaan. Dit overstappunt van verschillende OV-lijnen biedt kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het knooppunt komt een verhuurpunt van OV-fiets. Bij de belangrijke openbaar vervoerhaltes verminderen fietskluisen de diefstal van tweewielers.

### 3.4 Zonder transport staat alles stil

De bereikbaarheid van werkplekken, winkels, culturele en sociaal maatschappelijke voorzieningen voor personen is belangrijk. Tegelijkertijd heerst het besef dat deze voorzieningen nagenoeg alleen maar kunnen functioneren als ze ook bereikbaar zijn voor leveranciers. Een goed georganiseerd goederentransport draagt bij aan de leefbaarheid en veiligheid in Amstelveen. Leveranciers, afnemers, transporteurs en gemeente kunnen samen er voor zorgen dat bevoorrading efficiënt en snel gebeurt.

#### **Ambitie 4**

Logistieke routes bewerkstelligen dat goederenverkeer snelle en directe verbindingen heeft tussen de Amstelveense bestemmingen en het hoofdwegennet. Speciale aandacht gaat uit naar het vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### **Ambitie 5**

Een binnen regionaal kader functionerend (stads)distributiecentrum ondersteunt de detailhandel in hun logistieke proces. Tegelijkertijd vermindert dit het aantal verkeersbewegingen wat ten goede komt aan milieu, verkeersveiligheid en de bezetting van parkeervoorzieningen.

Het transport van goederen draagt in belangrijke mate bij tot de welvaart. De aan- en afvoer van goederen zorgt voor overlast in winkelgebieden en langs de doorgaande wegen. Bestel- en vrachtauto's leiden regelmatig tot een gevoel van verkeersonveiligheid. De emissie van grote en zware vrachtauto's zorgt voor milieuoverlast.



De bevoorrading van winkels is en blijft van belang. Met de instelling van venstertijden kunnen goederen en klantenverkeer gescheiden worden. Landelijke experimenten met stedelijke distributiecentra betekenen een meer met en op de winkelier afgestemde logistieke organisatie. Samen met de Amstelveense detailhandel kunnen ideeën, suggesties en kansen verder worden uitgewerkt. Als het op termijn mogelijk blijkt om distributie met zeer schone voertuigen te laten plaatsvinden zouden venstertijden voor de aangesloten winkeliers verruimd kunnen worden.

Op regionaal niveau vindt implementatie plaats van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Voor Amstelveen gaat het om routes voor vrachtverkeer naar en vanaf het Stadshart en Bovenkerk/Legmeer. Goederenvervoer naar de wijkwinkelcentra vindt plaats vanaf het hoofdwegennet. Korte, directe verbindingen, waar het verkeer doorstroomt, verminderen de overlast voor anderen. Op de logistieke routes naar en van winkelgebieden zorgt de inrichting van de buitenruimte ervoor dat conflicten tussen afslaande vrachtauto's en langzaam verkeer uitgesloten worden. De links afslaande beweging van grote voertuigen is voor fietsers en voetgangers veiliger dan rechts afslaan. Het streven is om in routenavigatiesystemen voor vrachtverkeer de logistieke routes op te laten nemen.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per vrachtauto vraagt om aandacht. Afstemming vindt in regionaal kader plaats. Uitgangspunt daarbij is dat dergelijk vervoer in principe niet door woonwijken en langs kwetsbare objecten (zoals scholen) mag plaatsvinden.

### **3.5 Doorgaand verkeer buiten Amstelveen**

Afhankelijk van economische scenario's stijgt de mobiliteit met 10 tot 15 procent in 2040. Ook groeit het aantal auto's naar 8 tot 12 miljoen in diezelfde periode. Een principieel standpunt over hoe we de bereikbaarheid van en in Amstelveen willen faciliteren is om deze redenen geboden.

#### **Ambitie 6**

Het Amstelveense verkeersnetwerk functioneert primair voor de Amstelveense samenleving. Dit komt niet alleen ten goede aan de doorstroming maar beperkt ook de schadelijke milieueffecten.

Het nationale en regionale netwerk hebben een functie voor verkeer dat geen relatie heeft met de gemeente Amstelveen: er niet vandaan komt of er geen bestemming heeft. Deze netwerken kunnen alleen maar functioneren als er voldoende capaciteit beschikbaar is. Met het kabinetsbesluit van oktober 2007 zijn de eerste stappen gezet om de capaciteit op de rijksweg A9 te vergroten. De Amstelveense voorwaarde dat deze weg dan wordt voorzien van een circa twee kilometer lange volledige verdiepte tunnel is hierbij meegenomen. Verkeer dat in Amstelveen moet zijn kan met aansluitingen aan de oost- en de westzijde van de gemeente op een (bovengrondse) stadsboulevard komen.

Het gebied aan de zuidwestkant van Amstelveen genereert veel vrachtverkeer. De capaciteitsuitbreiding van de aansluiting Fokkerweg/Schipholdijk op rijksweg A9 (masterplan N201) biedt hier de komende jaren soelaas voor (vracht)verkeer uit de richting van de bloemenveiling Aalsmeer en de vrachtterminals van luchthaven Schiphol. Op termijn zal deze aansluiting de explosieve toename van de zware verkeersstromen niet aankunnen. Extra capaciteit aan de zuidzijde van Amstelveen is om die reden noodzakelijk. De opwaardering van de N201 naar een regionale stroomweg tot aan rijksweg A2 vraagt een zware inzet van de gemeente.



### 3.6 Verkeersveilig Amstelveen

Verkeersveiligheid staat hoog in het vaandel. Wegen, straten en kruispunten maken door hun inrichting al duidelijk hoe fietsers, automobilisten en voetgangers zich moeten gedragen. Het stimuleren van maatregelen gericht op het gedrag van weggebruikers, maakt hen bewust van risico's. Dit maakt dat zij veilig aan het verkeer deelnemen.

#### **Ambitie 7**

De gemeente Amstelveen streeft er naar om ongevallen met ernstige afloop te voorkomen. Het aantal verkeersdoden of weggebruikers dat als gevolg van een ongeval in het ziekenhuis moet worden opgenomen is minimaal. Verkeerseducatie en verkeersvoorlichting gaan hand in hand met infrastructurele maatregelen en handhaving. De principes van Duurzaam Veilig vormen hiervoor de leidraad.

Het aantal plekken in Amstelveen, waar veel en ernstige verkeersongevallen gebeuren daalde de afgelopen jaren aanzienlijk. Het beleid om te komen tot een duidelijke en herkenbare vormgeving van wegen en kruispunten blijft van kracht. Een actualisatie van het wegencategoriseringsplan draagt hieraan bij. De invoering van de *Essentiële Herkenbaarheidskennmerken*, zoals landelijk afgesproken, ondersteunt de weggebruiker in verkeersveilig gedrag. De infrastructuur voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig.

Permanente verkeerseducatie vormt voor iedereen die aan het verkeer deelneemt de normaalste zaak. Niet alleen op basisscholen, ook in het voortgezet onderwijs worden verkeerslessen gegeven. Een speciaal programma voor de overige weggebruikers zorgt dat hun kennis en vaardigheden up-to-date blijven. Dit geldt zeker voor de langer zelfstandig wonende en meer mobiel blijvende ouderen.

Alle bestemmingen in Amstelveen moeten veilig te bereiken zijn. Speciale aandacht gaat uit naar sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Daarbij speelt voortdurend de vraag welke afweging gemaakt moet worden tussen bereikbaarheid en veiligheid. Dit doet zich vooral voor bij projecten in het kader van het Programma Integraal Accommodatiebeleid (PIA 1 en PIA2).

### 3.7 Leefkwaliteit, nu en in 2025

Nationale maatregelen bepalen voor een belangrijk deel de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Landelijke regels vormen de ondergrens. De ambitie bestaat om in 2025 een voorbeeld te zijn voor vergelijkbare gemeenten.

#### **Ambitie 8**

Strikte toelatingseisen en een bijpassend maatregelenpakket voor milieubelastende voertuigen leveren een forse en structurele bijdrage aan een goede luchtkwaliteit.

Leefkwaliteit onderscheidt zich in meerdere aspecten. Zo heeft het rijk de verantwoordelijkheid voor de CO<sub>2</sub>-klimaatdoelen. Gemeenten hebben een verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de Wet geluidhinder en Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit. Naast milieuaspecten bepalen onderwerpen als sociale veiligheid en de mogelijkheden om buiten te kunnen spelen de leefkwaliteit van wijken.

Het *Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen 2007-2015* voorziet in een groot aantal maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ook na 2015 vereist dit onderwerp aandacht vanuit



het oogpunt van een gezonde en leefbare woonomgeving in Amstelveen. Maatregelen aan de bron bieden perspectieven. Innovatieve technieken moeten worden omarmd. Milieuzones voor vrachtverkeer, overeenkomstig de landelijke standaard, dragen bij aan een verbeterde luchtkwaliteit.

Het kabinet studeert op de mogelijkheden van tariefdifferentiatie voor parkeren naar brandstofverbruik of vervuilingsgraad. Dit biedt Amstelveen de mogelijkheid om te komen tot een aangescherpt parkeerbeleid met tariefdifferentiatie (voor het parkeren op maai-veld), dat het gebruik van schone voertuigen naar vooral het Stadshart stimuleert. Parkeerrouteverwijzingen, op straat zowel als in navigatiesystemen, dragen bij aan de vermindering van zoekverkeer.

Bij nieuwe concessieverleningen voor het openbaar vervoer is de Amstelveense inzet gericht op het gebruik van voertuigen met de laagste emissienormen, die het meest bijdragen aan de verbetering van het klimaat.

### **3.8 Uitdagingen voor 2025**

De balans vinden tussen rust, groen en ruimte aan de ene kant en een dynamische stad met een gezonde economie aan de andere kant. De vraag naar mobiliteit neemt toe. Ouderen wonen langer zelfstandig en blijven meer mobiel. Andere verplaatsingspatronen ontstaan. Het verkeers- en vervoerssysteem faciliteert nu en in 2025 de vervoersbehoeften van personen en goederen.

Verantwoorde keuzen op het gebied van verkeer en vervoer vormen daarom een grote uitdaging voor de komende jaren. Want ook de volgende generaties willen wonen in een prachtig en dynamisch Amstelveen.



## 4 Het programma 2008-2012

Deze nota kenmerkt zich niet alleen door abstracte formuleringen. In dit hoofdstuk wordt een eerste aanzet gedaan voor de realisatie van deze visie, voor de periode 2008-2012. Het is een beschrijving van de verkeers- en vervoersmaatregelen en -activiteiten, direct voortvloeiend uit deze nota en die de basis vormen om in 2025 te blijven spreken over een dynamisch Amstelveen, waar rust, groen en ruimte de leefkwaliteit kenmerken. Dit is een dynamisch programma, waarmee de gemeente op actuele zaken kan inspelen, maar waarbij de ambities wel blijven staan. Het is in principe daarom de bedoeling om iedere 5 jaar een dergelijk maatregelenpakket voor een zelfde periode samen te stellen, steeds inspeland op de dan actuele ontwikkelingen in Amstelveen. Daarnaast kan er ook tussentijds (gedurende die 5 jaar) op de actualiteit worden ingespeeld door (beargumenteerd) nieuwe projecten in te voegen en/of de prioritering van de opgevoerde projecten te wijzigen.

Het betreft nu de volgende projecten:

- Actualisatie van het wegencategoriseringsplan.  
Het huidige wegennet zal kritisch onder loep worden genomen en worden beoordeeld aan de hand van de laatste richtlijnen. Daarbij staat voorop dat de inrichting van de weg moet aansluiten op de functie van de weg in het Amstelveense verkeers- en vervoersysteem.
- Invoering essentiële herkenbaarheidskenmerken op gemeentelijke wegen binnen en buiten de bebouwde kom.  
Invoering van essentiële herkenbaarheidskenmerken heeft ten doel om (landelijk) tot een basisniveau van uniformiteit in weginrichting te komen. Het streven is om de herkenbaarheid van de wegcategorieën van Duurzaam Veilig voor de weggebruiker te bevorderen.  
Dit is volgend op de actualisatie van het wegencategoriseringsplan. Daaruit voortvloeiend komen voorstellen tot aanpassingen van de inrichting van wegen, waarbij vooral de gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen (vergelijkbaar met Beneluxbaan) de aandacht krijgen. Dat omdat de afgelopen jaren de woongebieden reeds als 30km/h-zones zijn aangewezen en ingericht.
- Opstellen kruispuntvisie met uitvoeringsprogramma.  
De visie op kruispuntvormen heeft tot doel het afwegingskader te bieden voor beslissingen over kruispunten. Hierin wordt aangegeven wat de wenselijke kruispuntvormen zijn voor kruispunten van verschillende wegcategorieën en worden uitspraken gedaan over de wijze waarop de voorrang is geregeld. De wenselijke kruispunttypen vloeien voort uit de landelijk aanvaarde principes van Duurzaam Veilig.
- Uitvoering fietskernnet.  
In de *Nota Fiets* zijn nieuwe fietsverbindingen en kwaliteitseisen voor de hoofdfietsroutes opgenomen. Om een prioritering in de aanpak, zijnde het op het gewenste kwaliteitsniveau brengen, van deze routes aan te brengen is uit de hoofdfietsroutes een zogenoemd fietskernnet gedistilleerd. In dit fietskernnet zijn de meest gebruikte oost-west- en noord-zuid- hoofdfietsroutes door Amstelveen opgenomen.
- Invoering van verkeerseducatie op alle basisscholen.  
Verkeerseducatie zal een vast onderdeel in het lesprogramma op basisscholen moeten worden. Daarvoor zal actief worden gelobbyd en zullen, in samenwerking met de scholen en de Stadsregio Amsterdam, instrumenten worden aangeleverd.



- Inzichtelijk maken van de kansen en consequenties ondertunneling A9.  
Ondertunneling en capaciteitsuitbreiding van rijksweg A9 heeft ook consequenties voor de onderliggende Amstelveense verkeersstructuur. Veel van de aan- en afvoerroutes naar de op- en afritten van de A9 zullen wijzigen. Daardoor kunnen er nieuwe (potentiële) conflictpunten met het netwerk van andere vervoersmodaliteiten (bijvoorbeeld de hoofdfietsroutes) ontstaan. Die zullen vroegtijdig in beeld worden gebracht, waarna er oplossingen voor zullen worden bedacht.
- Tijdelijke gratis OV voor nieuwe inwoners  
Met de uitbreiding van nieuwe wijken als Westwijk zuidwest en zuidoost breidt het aantal inwoners zich uit. Samen met de Stadsregio Amsterdam zorgt Amstelveen er voor dat bij oplevering van de eerste woningen openbaar vervoer aanwezig is. Een gratis abonnement voor een periode van bijvoorbeeld drie maanden stimuleert het gebruik van openbaar vervoer door nieuwe inwoners.
- Onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van gratis OV voor doelgroepen.  
Er loopt een aantal experimenten met gratis openbaar vervoer in Nederland. De evaluaties daarvan zullen bestudeerd worden, waarna geadviseerd zal worden over de wenselijkheid en eventuele mogelijkheden tot het inzetten van dit instrument in Amstelveen.  
Dit onderzoek vindt niet eerder dan 2010 plaats en dient mogelijk als input voor de besprekingen over een nieuwe concessie openbaar vervoer.