

Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040

Veilig, leefbaar en bereikbaar

3 maart 2022

Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040

Veilig, leefbaar en bereikbaar



© 2022 gemeente Uithoorn

Niets uit dit rapport mag worden vervoelvoudigd en/ of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de gemeente Uithoorn. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.



Voorwoord

De gemeente Uithoorn verandert snel, ook op het gebied van de mobiliteit (het verkeer). Het is bijvoorbeeld alweer bijna 10 jaar geleden dat de N201 is omgelegd. Momenteel wordt er hard gewerkt aan de Uithoornlijn. En de elektrische fiets en elektrische auto hebben een plaats in de maatschappij veroverd. Uithoorn en De Kwakel zijn ook gegroeid: er zijn wijken bij gekomen en het is drukker geworden met parkeren. Ook zijn we als inwoners meer gaan wandelen en fietsen.

Kortom, het is nodig om het verkeersbeleid opnieuw tegen het licht te houden. We moeten kijken naar wat we de komende jaren nodig hebben om te zorgen dat Uithoorn en De Kwakel bereikbaar en leefbaar blijven. Zodat u op een snelle en veilige manier van A naar B kan en dat iedereen mee kan blijven doen in de maatschappij. Zorgen voor plekken waar u juist rustige en vrij van verkeer kunt recreëren. En bijvoorbeeld het gebruik van schonere en stillere voertuigen stimuleren.

Deze Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040 'Veilig, Leefbaar en Bereikbaar Uithoorn' is samen met inwoners en belanghebbenden tot stand gekomen en helpt ons om de mobiliteitsplannen voor de toekomst vorm te geven.

Jan Hazen,
Wethouder gemeente Uithoorn



Inhoudsopgave

1. Waarom een mobiliteitsvisie?

| | | |
|-----|---------------------------------|---|
| 1.1 | De mobiliteit verandert | 1 |
| 1.2 | Lokale opgaves invullen | 2 |
| 1.3 | Samenhang met de Omgevingsvisie | 3 |
| 1.4 | Niet over één nacht ijs | 3 |

2. Mobiliteit in Uithoorn nu en straks

| | | |
|-----|--------------------------|----|
| 2.1 | Hoe beweegt Uithoorn nu? | 5 |
| 2.2 | Verkeersveiligheid | 10 |
| 2.3 | Trends en ontwikkelingen | 12 |
| 2.4 | Ontwikkelingen Uithoorn | 13 |
| 2.5 | De opgave samengevat | 15 |

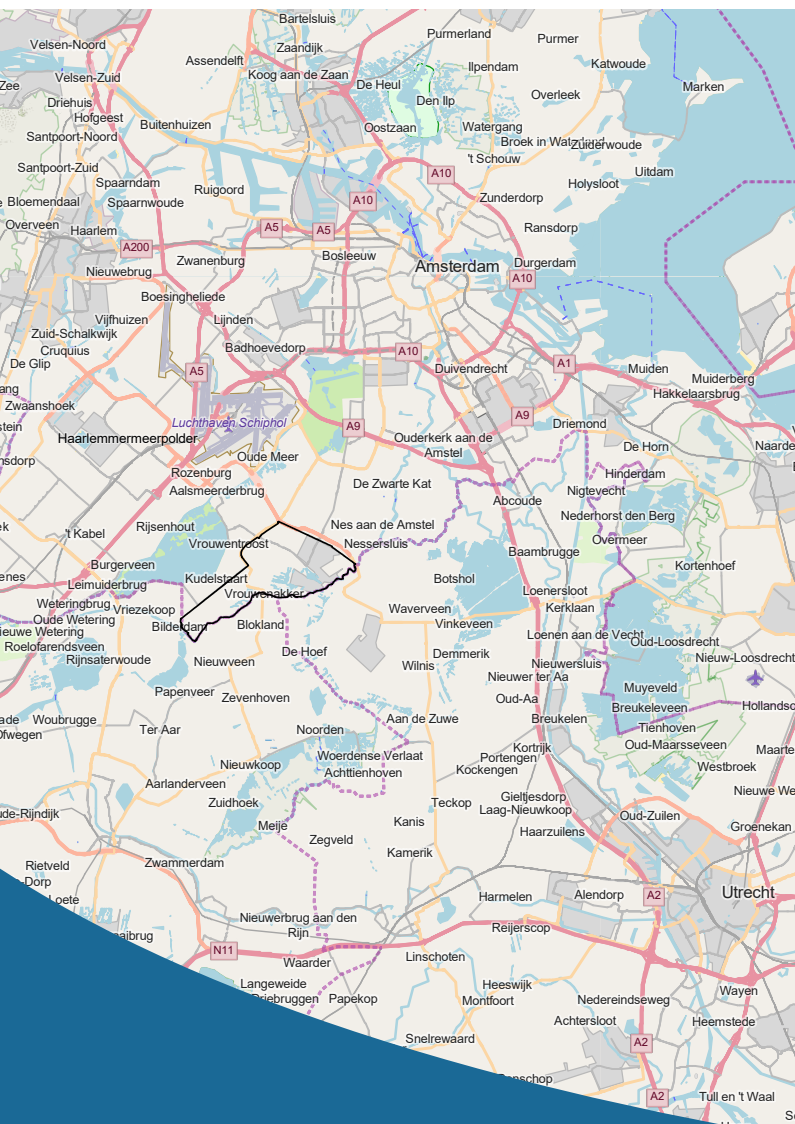
3. De mobiliteitsagenda

| | | |
|-----|--------------------------------------|----|
| 3.1 | Hoofddoelen en randvoorwaarden | 17 |
| 3.2 | Verbeteren van de verkeersveiligheid | 19 |
| 3.3 | Verbeteren van de leefbaarheid | 25 |
| 3.4 | Verbeteren van de bereikbaarheid | 27 |

4. Overzicht vervolgonderzoek uitvoeringsprogramma

1

Waarom een mobiliteitsvisie?



1.1 De mobiliteit verandert

Verplaatsen is meestal geen doel op zich. Het is nodig om te kunnen functioneren. Dit noemen we ‘mobiliteitsbehoefte’. Deze mobiliteitsbehoefte zorgt voor verkeer en maakt wonen, werken, winkelen en recreëren bereikbaar.

Het verkeer heeft ruimte nodig. Ruimte die steeds schaarser wordt en waar ook groen, spelen, winkelen, wonen en werken aanspraak op maken. Soms veroorzaakt het verkeer ook overlast en onveiligheid. Daardoor wordt het functioneren van inwoners en bezoekers van de gemeente Uithoorn beperkt.

Trends en ontwikkelingen

Het evenwicht tussen veiligheid/leefbaarheid aan de ene kant en bereikbaarheid aan de andere kant verandert. Er komen meer en andere woningen en arbeidsplaatsen, andere verwoerwijzen, de bevolkingssamenstelling verandert, en er zijn invloeden van buitenaf.

Er is ook een trend te zien van bezit naar gebruik: er komen steeds meer huur- en leaseconstructies, huurfietsen en deelauto's. Mogelijk gemaakt door de moderne informatietechnologie. Dit leidt tot zaken als betalen voor gebruik in plaats van betalen voor bezit.

< figuur 1. Uithoorn: centraal gelegen in de randstad

Uithoorn in de regio

De gemeente Uithoorn bestaat uit de kernen De Kwakel en Uithoorn. Amstelhoek ligt in de gemeente De Ronde Venen, en is aangewezen op de voorzieningen in Uithoorn. Uithoorn is geen geïsoleerde gemeenschap. Op mobiliteitsgebied is Uithoorn onderdeel van de grotere Metropoolregio en Vervoerregio Amsterdam. En de verplaatsingen van en naar de rest van de regio bepalen voor een groot deel de Uithoornse mobiliteit. Verder is er een binding met Utrecht en Zuid-Holland. In regioverband zijn doelstellingen geformuleerd op het gebied van mobiliteitstransitie zodat de regio veilig, leefbaar en bereikbaar blijft. Uithoorn zal moeten inspelen op de regionale ontwikkelingen en het regionale beleid verder moeten uitwerken. Onderdeel van dit regionale beleid is de schaa sprong van het OV en het streven naar mobiliteitstransitie: minder ruimte- en milieubelasting door de (fossiele brandstof)auto.

Uithoorn is sterk auto-afhankelijk. Zonder beleid en visie zal de automobilititeit toenemen en de druk op de omgeving worden opgevoerd. De Mobiliteitsvisie geeft richting aan het mobiliteitsbeleid in de periode tot 2040.

bereikbaarheid

veiligheid/
leefbaarheid





1.2 Lokale opgaves invullen

Mobiliteit zorgt voor 'bereikbaarheid'. Ofwel de mogelijkheid om met beperkte tijd, kosten en moeite zoveel mogelijk bestemmingen te bereiken. De bereikbaarheid is echter niet voor alle 'mobilisten' hetzelfde. We zijn gewend om onderscheid te maken in de verschijningsvormen van verkeer. De auto, openbaar vervoer (OV), fiets en lopen.

Belangrijker is het onderscheid in verplaatsingsmotieven, gebruikersgroepen en hun specifieke behoeften. Scholieren, werknemers, recreanten, ouderen, winkelbezoekers, mensen met een mobiliteitsbeperking, et cetera.

Uithoorn vindt inclusiviteit belangrijk. Dat houdt in dat mobiliteit voor alle doelgroepen in voldoende mate beschikbaar moet zijn. Nu is dat nog niet zo. De mobiliteit van de ene doelgroep beperkt die van de andere en andersom. De voetganger en fietser en het autoverkeer zitten elkaar vaak in de weg.

Leefbaarheid en verkeersveiligheid staan onder druk. De verwachting is dat, als we niets doen, deze problemen alleen maar zullen toenemen.

Ook zijn er nieuwe en aangescherpte doelen op regionaal, nationaal of Europees niveau. Zoals klimaat-, milieu- en duurzaamheidsdoelen. Uithoorn zal moeten nagaan welke bijdrage het kan leveren.

Een aantal problemen vraagt op korte termijn al om een visie en beleid. Voorbeelden daarvan zijn de komst van de Uithoorntram en de problematiek van de bereikbaarheid van de haltes, de toenemende parkeervraag in het dorpscentrum en in woonwijken.

Daarnaast leidt de energietransitie tot meer elektrisch vervoer en meer vraag naar oplaadfaciliteiten. En is er de opkomst van nieuwe vervoersvormen en deelmobiliteit.

Goed kunnen functioneren als gemeenschap vraagt een visie op de mobiliteit.

In de Mobiliteitsvisie 2040 willen we aangeven hoe we een evenwicht kunnen vinden en bewaren tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. In een veranderende context, passend bij de integrale doelstellingen van de gemeente.

Daarbij zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio de komst van het nieuwe bedrijventerreinen (BTAZ) en de transformatie en uitbreiding van bestaande terreinen.

Verdichting en nieuwe woningbouw in het centrum, de versterking van de Greenport en de groene/ recreatieve zone aan de noord- en zuidkant van Uithoorn vragen allemaal goede bereikbaarheid.

“Goed kunnen functioneren als gemeenschap vraagt een visie op de mobiliteit”



1.3 Samenhang met de Omgevingsvisie

Mobiliteit is het gevolg van de spreiding van wonen, werken, recreëren en winkelen en van de toekomstige ontwikkeling daarvan. Uithoorn stelt daarom de Omgevingsvisie op. Het overkoepelende beleidsstuk waarin de ontwikkeling van Uithoorn op alle ruimtelijke vlakken wordt beschreven.

De Mobiliteitsvisie is een bouwsteen voor de Omgevingsvisie. De Mobiliteitsvisie geeft aan welke problemen, trends en ontwikkelingen er zijn. En welke mogelijkheden we hebben om te verbeteren en wat dan de voorkeur heeft.

Deze uitkomst is meegegeven aan de ontwikkelaars van de Omgevingsvisie en is daarvoor een bouwsteen. Uiteindelijk zal in de Omgevingsvisie een afweging worden gemaakt, die weer tot bijstelling van de Mobiliteitsvisie kan leiden.

De Mobiliteitsvisie wordt daarna uitgewerkt tot een uitvoeringsplan. Met concrete acties, maatregelen en projecten, planning, begroting, monitoring en tot slot evaluatie.

Naast bouwsteen voor de Omgevingsvisie is de Mobiliteitsvisie ook een bouwsteen voor de (regionale) Bereikbaarheidsagenda Zuidlob, die begin 2022 wordt opgesteld.



1.4 Niet over één nacht ijs

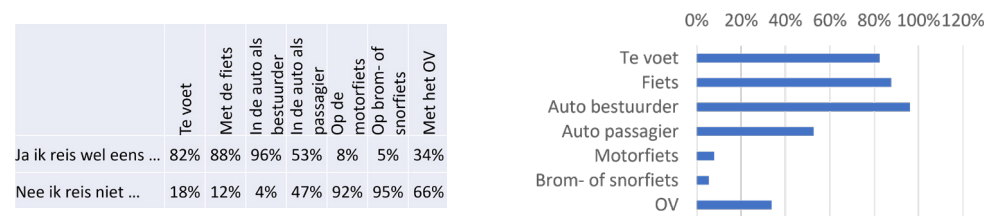
De Mobiliteitsvisie is in overleg met, en door inbreng van de Uithoornse gemeenschap tot stand gekomen. Er zijn vertegenwoordigers (zowel ambtenaren als bewoners/belanghebbenden) geïnterviewd. Er is een enquête uitgezet en respondenten zijn gevraagd om mee te denken over belangrijke thema's in 'denktanks'. En ook de gemeenteraad is op een aantal momenten meegenomen in de ontwikkeling.

Gelijktijdig met de Omgevingsvisie is een participatieweek georganiseerd, waarin ook de belangrijkste keuzes en dilemma's zijn voorgelegd. Tenslotte is het concept nog officieel ter visie gelegd, en is daarna pas afgerond.

De Mobiliteitsvisie is en blijft een levend product. Een afstemmingslag met de definitieve versie van de Omgevingsvisie volgt in de eerste helft van 2022 en daarna volgt een uitvoeringsplan. Dit uitvoeringsplan wordt regelmatig geactualiseerd en bijgesteld.

We stellen een Mobiliteitsvisie op voor 2040. 2040 is het richtpunt, het zichtjaar. Maar tussentijds zullen de ontwikkelingen ook veranderen en zal de koers periodiek moeten worden bijgesteld om de doelen voor 2040 in het oog te houden en waar nodig te kunnen bijsturen.

Welk vervoermiddel gebruikt u?



Bijna alle respondenten maken gebruik van de auto als bestuurder. Daarna zijn lopen en fietsen het meest gebruikte vervoermiddel. Ongeveer een derde van de respondenten maakt wel eens gebruik van het openbaar vervoer.

figuur 2. vervoermiddelengebruik in Uithoorn

2

Mobiliteit in Uithoorn nu en straks

2.1 Hoe beweegt Uithoorn nu?

Uithoorn en De Kwakel tellen nu 30.500 inwoners. Er zijn 15.100 werkzame personen en ongeveer 11.500 arbeidsplaatsen in 2020. In 2040 zal naar verwachting het aantal inwoners beperkt toenemen. Er komen 10.000 extra arbeidsplaatsen in de directe omgeving. Vooral in de Greenport, het gebied met de veiling, de kassen, Agribusiness en landbouwbedrijven in de driehoek Uithoorn-Aalsmeer-Amstelveen en op het nieuwe bedrijventerrein BTAZ.

Nieuwe woningen worden gebouwd in de Legmeer, het dorpscentrum en beperkt in de Kwakel (bron: Sociaal economische gegevens Verkeersmodel NH-zuid).

Wonen en werken in Uithoorn

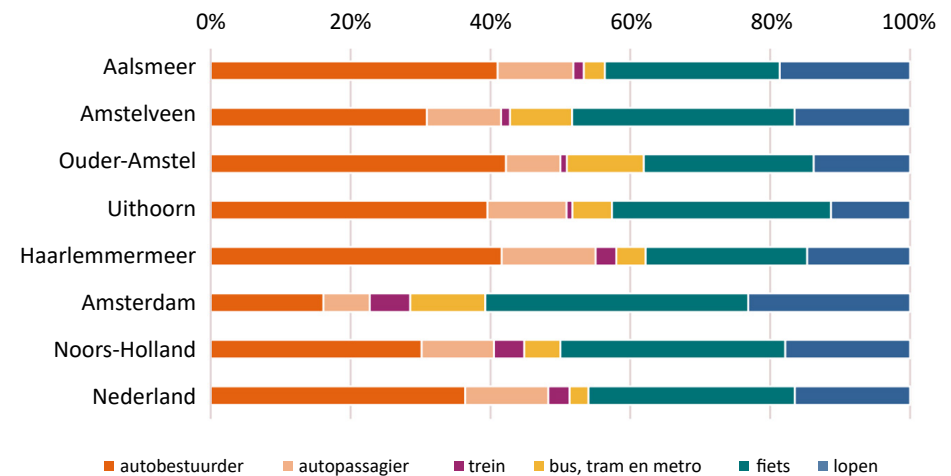
3.100 werkenden uit Uithoorn (20%) werkt in de eigen gemeente. Bijna de helft werkt op korte afstand in Amsterdam, Haarlemmermeer of Amstelveen. Andersom komt slechts 30% van de mensen die in Uithoorn werken uit die directe omgeving. Het merendeel van de werknemers komt van verder weg uit Noord Holland, Zuid-Holland en Utrecht. (bron: CBS StatLine).

Het autobezit in Uithoorn is met 1,1 auto per huishouden hoger dan gemiddeld in Nederland (0,9), maar lager dan in de omliggende kernen (Aalsmeer, Mijdrecht, Abcoude, Hillegom: 1,2).

Hoe verplaatst Uithoorn zich

Uithoorn beschikt over een uitgebreid wegennet en hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen met Amsterdam/Amstelveen, Aalsmeer/Schiphol en Mijdrecht/Wilnis.

In Uithoorn gaan veel interne verplaatsingen (85%) op de fiets of te voet. Extern (naar buiten de gemeente) heeft de auto een groot aandeel. Het OV speelt vooral een grotere rol in de verplaatsingen naar Amsterdam, Schiphol en Randstad zuid (bron: concept-bereikbaarheidsagenda Zuidlob, Venom model, CBS-ODIN).



figuur 3. verdeling aantal verplaatsingen per vervoerwijze

Vervoersstromen en verdeling vervoerwijzen

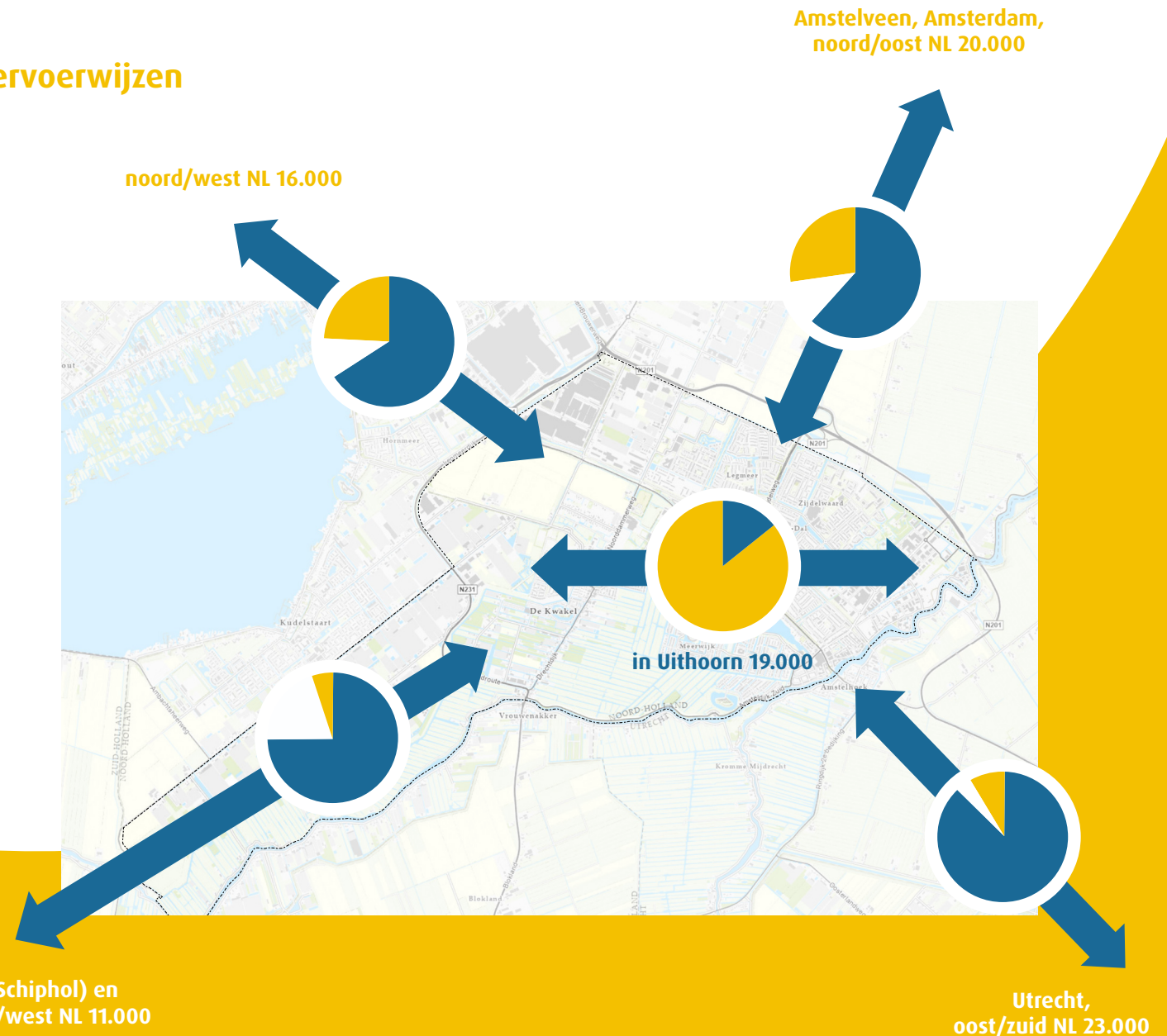
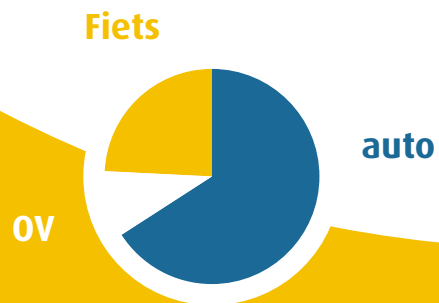
Het autoverkeer belast vooral de hoofdwegenstructuur. De omlegging van de N201 heeft veel doorgaand verkeer weggezogen uit het dorp, maar de oude doorgaande route (Maximalaan-Irenebrug) trekt nog steeds veel verkeer. (bron: model Noord-Holland-zuid).

Op de Thamerlaan/pr. Bernhardlaan, Boterdijk en Drechtijk rijdt relatief veel autoverkeer voor een smalle 30 km-weg.

De Arthur van Schendellaan en Achterberglaan zijn drukke wegen. Dit zijn ook busroutes waarbij de fietsers gebruik maken van fietsstroken.

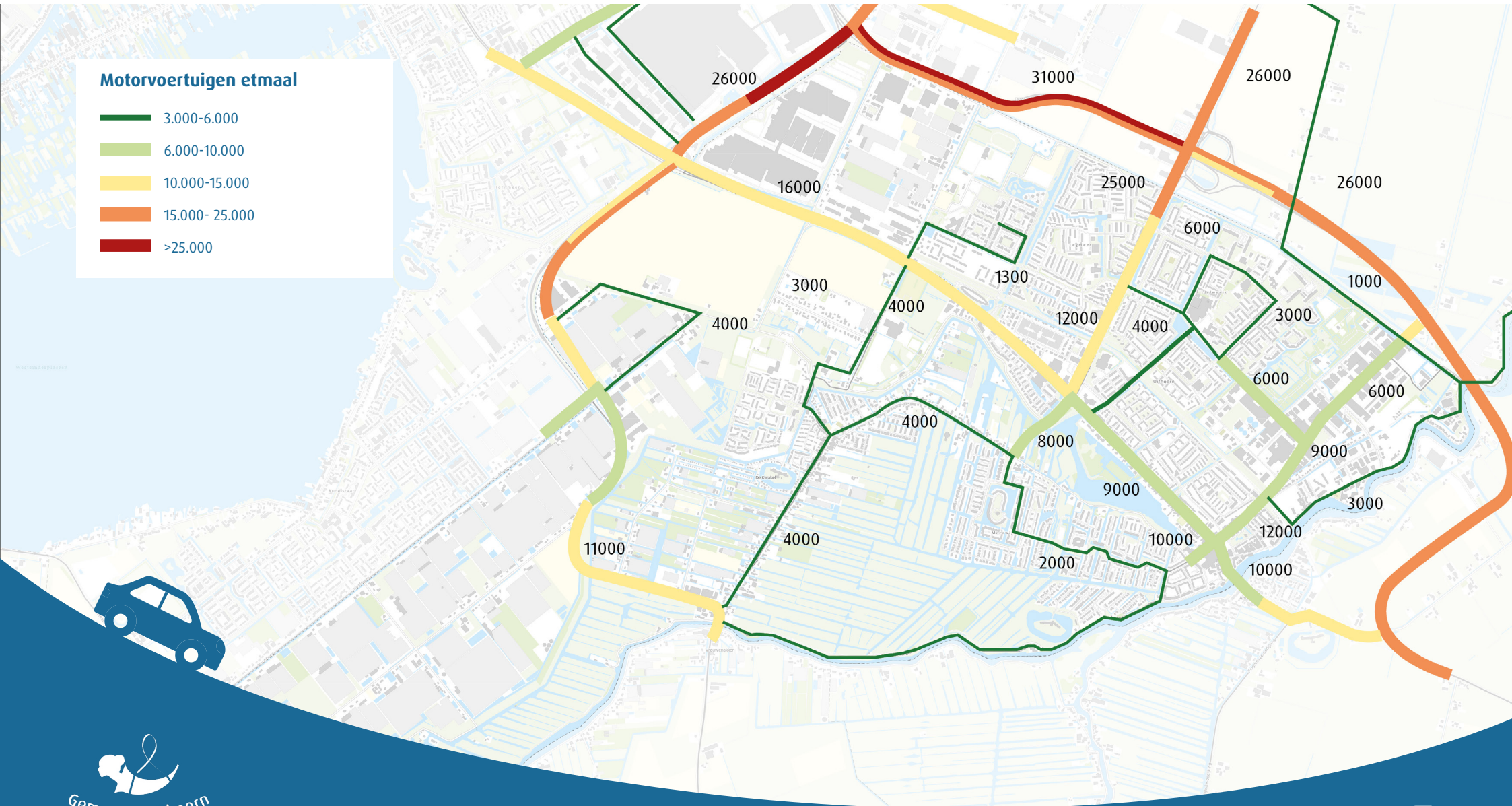
Bij de andere wegen past de vormgeving beter bij het gebruik.

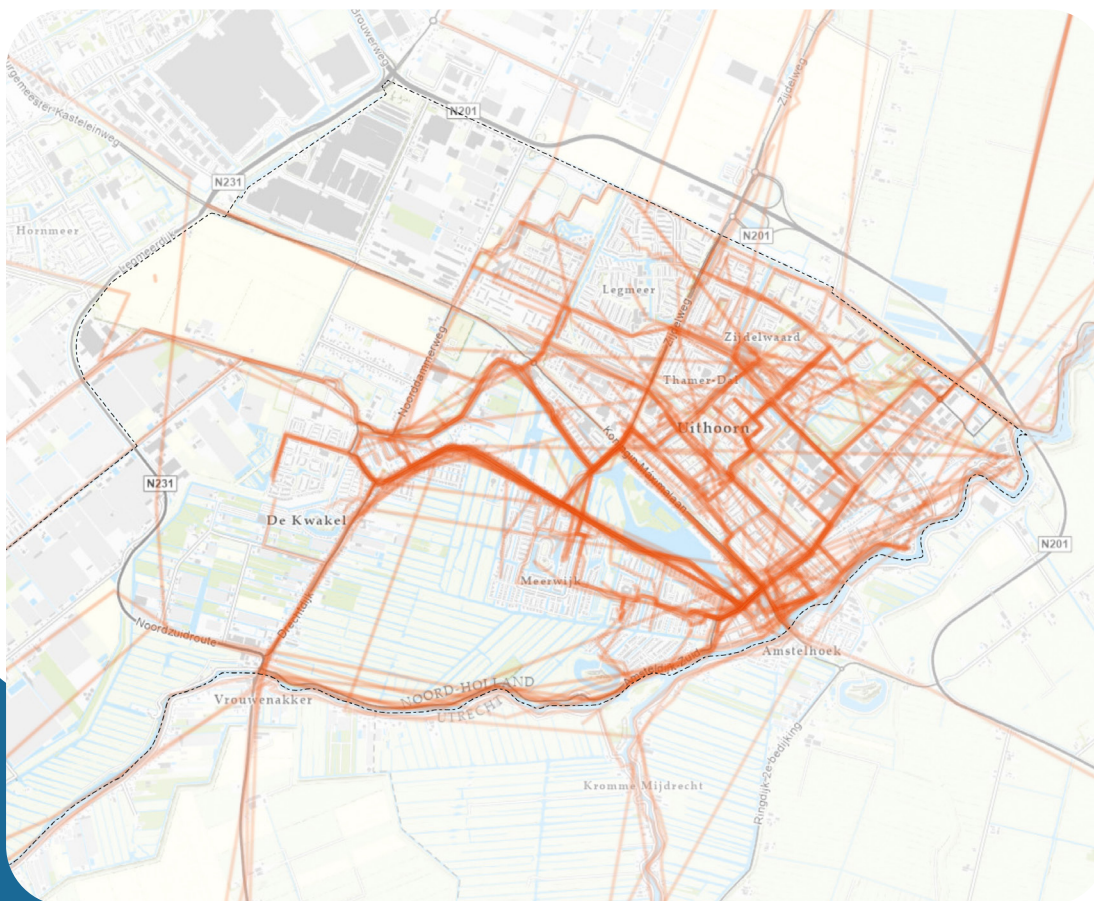
figuur 4. vervoersstromen en verdeling vervoerwijzen >



Verkeersintensiteit op het wegennet

figuur 5. verkeersintensiteit op het wegennet





In de mobiliteitsenquête 2021 is gevraagd aan te geven welke fietsroutes men veel gebruikt. Opvallend is het gebruik van Boterdijk, Vuurlijn, de Amstedijk en Thamerlaan/Prins Bernhardlaan en de routes van en naar het winkelcentrum Zidelwaard.

Verschillende routes hebben natuurlijk ook verschillende gebruikers. In het overzicht ontbreken de schoolroutes naar basisscholen en middelbaar onderwijs: de groep geënquêteerden bevatte daarvoor te weinig deelnemers.

Uit de mobiliteitsenquête blijkt dat de auto veel gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. Maar voor alle andere motieven (redenen voor een verplaatsing) zijn lopen en fietsen juist de meest gebruikte vervoerwijzen. Werkgelegenheid van de Uithoornse bevolking bevindt zich vaak buiten het dorp.

Woonwerkverkeer is ongeveer een 1/5e van alle verkeer. Van het woon-werkverkeer is bijna 40% met de auto, en vooral in de beide spitsen. Voor de overige motieven is het aandeel van de auto veel lager.

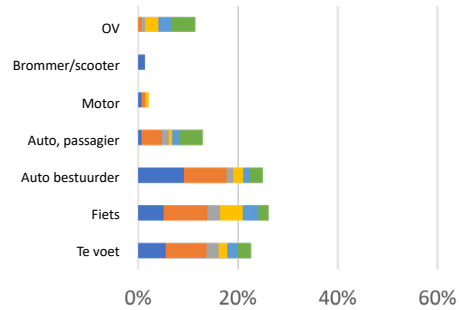
< figuur 6. gebruik fietsroutes (resultaat mobiliteitsenquête)



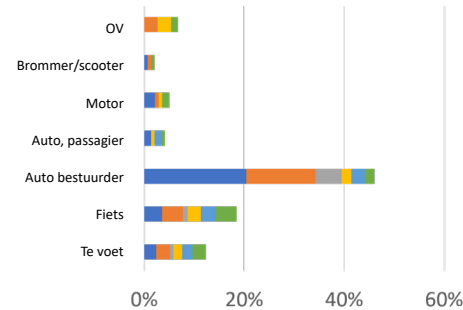
Frequentie gebruikte vervoerwijze per motief

(mobiliteitsenquête Uithoorn 2021)

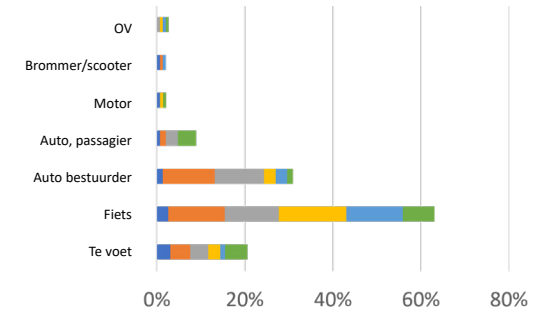
School



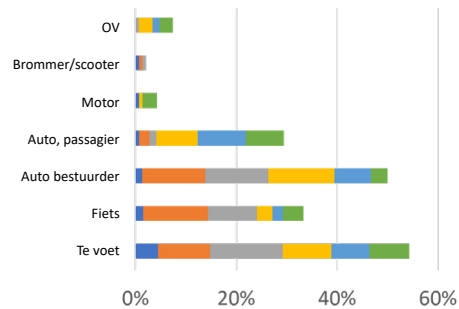
Werk



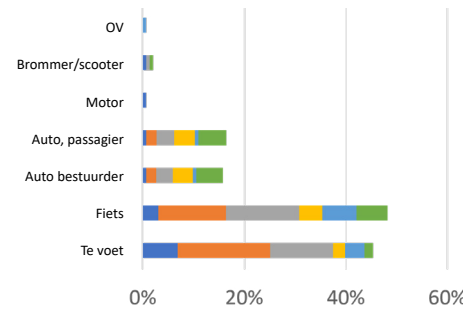
Sport/hobby



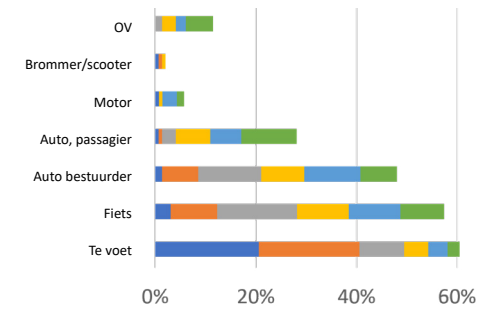
Bezoek



Boodschappen



Recreatie / ommetje



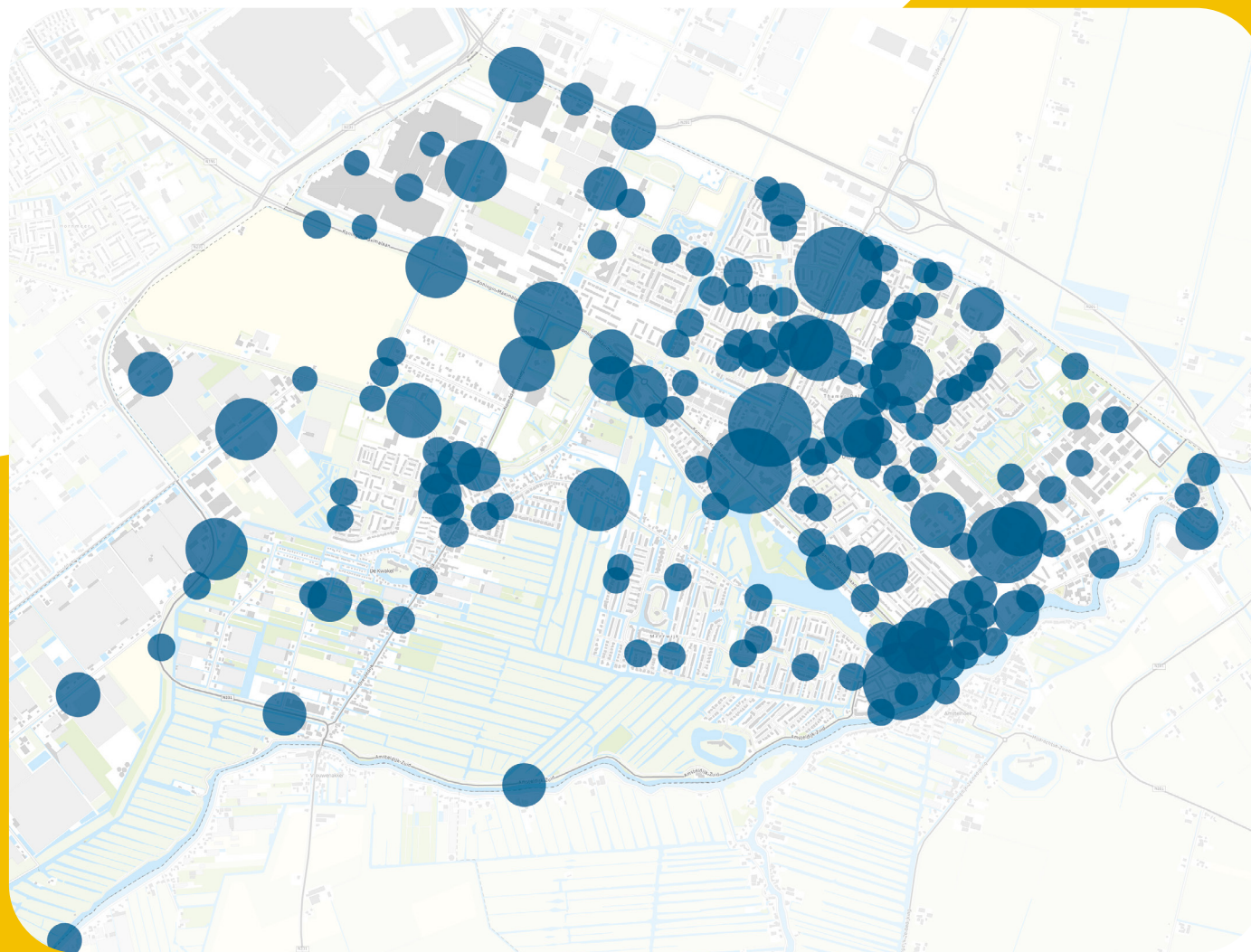
■ Dagelijks ■ 2-3 keer per week ■ 1 keer per week ■ 2-3 keer per maand ■ Minder dan 1 keer per maand

2.2 Verkeersveiligheid

Ongevallen vinden vooral plaats op de hoofdstructuur voor het autoverkeer. Voornamelijk op de kruispunten van de hoofdwegstructuur. Daarnaast is er een concentratie van kleinere ongevals aantallen in en rond het centrum.

figuur 7. ongevalsconcentraties in Uithoorn >

| weg | ongevallen | positie | top 20/40 | aanpak nodig |
|-----------------------|------------|---------|-----------|--------------|
| Zijdelweg | 38 | 14 | top 20% | ja |
| Thamerlaan | 9 | 20 | top 20% | deels |
| Laan van Meerwijk | 16 | 45 | top 40% | ja |
| Industrieweg | 9 | 48 | top 40% | nee |
| In het Rond | 8 | 53 | top 40% | nee |
| Arthur v Schendellaan | 12 | 54 | top 40% | ja |
| Alfons Ariënslaan | 5 | 60 | top 40% | nee |
| Amsterdamseweg | 16 | 66 | top 40% | deels |
| Poelweg | 14 | 67 | top 40% | nee |
| Wiegerbruinlaan | 15 | 72 | top 40% | ja |
| Achterberglaan | 5 | 73 | top 40% | ja |
| Noorddammerweg | 18 | 75 | top 40% | nee |
| Koningin Máximalaan | 23 | 81 | nee | |
| Anthony Fokkerweg | 2 | 85 | nee | |
| Watsonweg | 5 | 86 | nee | |
| Halfweg | 5 | 88 | nee | |
| Vuurlijn | 8 | 92 | nee | |
| Amsteldijk noord | 5 | 93 | nee | |
| Drechtdijk | 5 | 99 | nee | |
| Randweg | 4 | 107 | nee | |
| Steenwijkerveld | 3 | 110 | nee | |





De vervoerregio heeft een overzicht laten maken van de meest onveilige locaties. het aantal ongevallen is afgezet tegen de lengte en de drukte op de weg. In Uithoorn staan de Zijdelaan en Thamerlaan in de top 20. Voor deze wegen en voor de Arthur van Schendellaan, Wiegerbruinlaan, Achterbergweg en Laan van Meerwijk is aanpakken noodzakelijk.

Ook gerelateerd aan de snelheid van het verkeer is een indeling te maken: hoe 'roder' hoe gevaarlijker (NB de Boterdijk buiten De Kwakel is hier als 50 km-weg meegenomen, deze is nu 30 en wordt daarmee oranje) en de Hoofdweg ligt formeel niet binnen Uithoorn.

< figuur 8. gevaarlijke wegvakken: ongevallen versus snelheid

Legenda

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
 - Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
 - Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
 - Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
 - Verschillende snelheden per rijrichting
 - Kleine weglengte
- Snelheden in de periode juni 2021
 Ongevallen in de periode Q3 2016 t/m Q2 2021

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten **1** en kruispunten **1** (zie tabellen vorige pagina's). Een interactieve versie van deze kaart is te vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

2.3 Trends en ontwikkelingen



De Randstad verstedelijkt

De verwachting is dat de werkgelegenheid en woningbouw zich meer en meer zullen concentreren in de Randstad. Vooral in en om de grote steden. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) zal steeds meer mensen trekken en daarmee verkeer genereren. De Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio zet daar ook op in. De laatste ontwikkelingen laten zien dat ook de COVID-pandemie daar weinig verandering in brengt.



De technologische mogelijkheden groeien razendsnel

Er is steeds meer informatie digitaal beschikbaar en deze data worden in steeds meer mobiliteitstoepassingen gebruikt. Denk aan slimme verkeerslichten, makkelijk en soepel reserveren en afrekenen van mobiliteitsdiensten. Goede en actuele reisinformatie en de mogelijkheden voor sturing en geleiding van verkeer. De opkomst van internetwinkelen zorgt voor een enorme groei van de bezorgdiensten. Flitsbezorging is een nieuw fenomeen.



Gezondheid en milieu worden belangrijker

We worden ons bewust dat we zuinig moeten zijn op onze wereld en dat het opwarmen van de aarde moet stoppen. Ook in onze directe leefomgeving wordt gezondheid steeds belangrijker. Verkeersveiligheid krijgt ook hernieuwde aandacht in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Dit plan pakt de onveiligheid aan vanuit de risico's die bepaalde doelgroepen op verschillende locaties lopen.



Vraag naar toegankelijkheid en inclusiviteit

Iedereen moet zich kunnen verplaatsen, en het belang daarvan neemt toe. Dat vraagt vooral verbetering van toegankelijkheid, comfort en veiligheid. Ook de vergrijzing, die in Uithoorn waarschijnlijk sterker is dan gemiddeld, vraagt om aangepast beleid.



Van fossiele naar hernieuwbare energie

Eerste aangrijpingspunt voor een duurzamere wereld is de afbouw van het gebruik van olie, gas en kolen. Dit heeft ook consequenties voor de mobiliteit: waterstof en duurzaam opgewekte elektriciteit winnen steeds meer terrein. In de Greenport worden al grote stappen gezet in de verduurzaming van het vervoer.



Nieuwe soorten vervoermiddelen

De elektrische fiets heeft zijn plaats veroverd. Met de elektrische fiets wordt verder gefietst en is de gebruiksdrempel van de fiets verlaagd. Elektrische deelscooters en deelfietsen zijn in de grote steden al beschikbaar. Andere mixvormen (bakfietsen, kleine elektrische voertuigen) en micromobiliteit (elektrische steps) verschijnen op straat. Het traditionele onderscheid tussen auto, brommer en fiets verdwijnt.



De overheid heeft minder invloed

Door de technologische mogelijkheden en informatiediensten verdwijnt het monopolie van de overheid en vervaagt het onderscheid tussen bezit en gebruik van vervoermiddelen. Er komen steeds meer aanbieders van mobiliteitsdiensten en het bezit van een vervoermiddel is niet meer noodzakelijk om toegang te krijgen tot mobiliteit.

NS verhuurt OV-fietsen en Greenwheels, Snappcar, Go en Felyx zorgen voor mobiliteit op elke straathoek. De traditionele vervoerders leggen zich steeds meer toe op het leveren van diensten in plaats van het rijden van bussen. De gebruikelijke sturingsinstrumenten van de overheid (OV- en taxiconcessies, infrastructuur, parkeertarieven) behoeven aanvulling.



Meer uitwisseling

We zijn niet meer gebonden aan één vervoermiddel, maar maken steeds meer gebruik van het hele mobiliteitssysteem. Met de OV-fiets naar halte of station om vervolgens met de trein en deelauto op bezoek te gaan is heel gewoon. Er komt meer vraag naar overstappen en faciliteiten voor het eerste en laatste stuk van de reis: de 'first/last mile'. In de Vervoerregio Amsterdam wordt dan ook ingezet op nabijheid, verduurzamen, overstappen en integraal gebruik van alle vervoersnetwerken.



2.4 Ontwikkelingen Uithoorn

Behalve algemene trends en ontwikkelingen zijn er in Uithoorn ook lokale ontwikkelingen die invloed op de mobiliteitsbehoefte, het verkeer en vervoer in de komende 20 jaar hebben. De belangrijkste ontwikkelingen op een rij:

De Uithoortram

Deze vervangt de bestaande buslijnen naar Amstelveen en Amsterdam en gaat 8 tot 10 keer per uur rijden. Samen met de HOV-lijnen naar Aalsmeer en Mijdrecht vormt de tram de ruggengraat van het OV. Naast de busverbinding met Alphen aan den Rijn blijft er een buslijn door Meerwijk en Zijdelwaard rijden, die ook langs het ziekenhuis in Amstelveen rijdt. De verwachting is dat veel reizigers met de fiets naar de drie tramhaltes gaan, maar ook dat de tram P+R-reizigers uit de omgeving zal trekken. Samen met de oost-westverbinding via de busbaan heeft Uithoorn in drie richtingen HOV-kwaliteit.

Dorpscentrum

De reconstructie van het dorpscentrum is in volle gang. Ook krijgt de omgeving daarvan een impuls met nieuwe woningbouwprojecten zoals op het Amstelplein. De Maximalaan blijft als hoofdroute beschikbaar, maar krijgt wel een inrichting die tot lagere snelheid aanzet. Het kruispunt met de Thamerlaan en Laan van Meerwijk wordt een rotonde. Ook komt er een rotonde op de aansluiting met de Van Ghentlaan.

In Aalsmeer is de oude doorgaande route (N196/Burgemeester Kasteleinweg) heringericht en samen met de maatregelen in Uithoorn moet dit tot meer verkeer dat via de N201 gaat leiden.



figuur 9. OV-netwerk ontwerp VRA >

Openbaar vervoer netwerk

OV verzorgingsgebied

- Gebied Bus 400 m hemelsbreed
- Gebied HOV 800 m hemelsbreed

OV netwerk

- Bus Zuid-Holland
- Bus Amstelveen
- - - HOV Tram
- HOV Bus

OV haltes

- HOV halte
- Bus halte



Stedelijke vernieuwing Thamerdal

De komende jaren wordt Thamerdal vernieuwd. De bestaande woningen worden stapsgewijs vervangen door nieuwe woningen en de openbare ruimte wordt opnieuw ingericht.

Jachthaven

Er is een nieuwe jachthaven in ontwikkeling ten noorden van de busbrug aan de Amstel. Deze krijgt een groen karakter en zet vol in op elektrisch varen. Nog onbekend is of er in of bij de jachthaven overnachtingsgelegenheid komt.



BTAZ

Bedrijventerrein Amstelveen Zuid wordt ontwikkeld langs de N201 ten westen van de Zijdelweg. Het moet onder andere de bedrijven huisvesten die op de te transformeren bedrijventerreinen in de omgeving geen plaats meer vinden.

Greenport

De Greenport is het samenwerkingsverband in de glastuinbouw van de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Haarlemmermeer, Uithoorn, Nieuwkoop en Kaag en Braassem, met als economische motor de veiling. Naast veel kassen zitten er ook veel landbouwgeoriënteerde bedrijven in het gebied. De verwachting is dat de Greenport transformeert en uitbreidt.



De Greenport is sterk afhankelijk van logistieke bereikbaarheid van en naar de A4, A9 en A2. Er zijn gebiedsvisies gemaakt voor het Kernglastuingebied en voor het gebied Poelweg-Noorddammerweg. Daarin staan aanbevelingen voor verbetering van de wegenstructuur in de beide gebieden (De Poelweg en de Kalslagerweg) en de inpassing van recreatieve fietsroutes.

Recreatieve en groene verbindingszone

De Amstel en de verbinding Schinkel-Westeinderplassen zijn noord-zuid gerichte groen-zones. Deze worden zowel ten noorden als ten zuiden van Uithoorn onderling verbonden met een groene/recreatieve zone die in ontwikkeling is. Kruisingen met de hoofdverkeersstructuur (Koningin Máximalaan, N201) vragen aandacht.

2.5 De opgave samengevat

Uit de inventarisatie van de huidige situatie en de verwachte ontwikkelingen komen belangrijke opgaves naar voren. Hiervoor moet de Mobiliteitsvisie een aanknopingspunt bieden. Uitgangspunt is de balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. En daarbij het blijvend goed functioneren van Uithoorn mogelijk maken.

Verkeersveiligheid

Verhogen van de verkeersveiligheid op de kruispunten en wegvakken van de hoofdwegstructuur.

Verminderen van de conflicten tussen fiets en auto op Boterdijk, Vuurlijn, Drechtdijk en Thamerlaan/ Prins Bernhardlaan.

Leefbaarheid/duurzaamheid/inclusiviteit

De ruimtevraag door het parkeren van de 2e en 3e auto in de woonwijken en de druk op de ruimte door andere functies oplossen.

Wegnemen van de parkeeroverlast in en rond het centrum door ordening van de parkeervraag.

De parkeerdruk bij de tramhaltes oplossen die door P+R uit omgeving kan ontstaan.

Voorzien in de vraag naar oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's (een adequaat 'laadpalen beleid') en deelmobiliteit.

Een oplossing bieden voor het spanningsveld tussen langzame en snelle fietsers. Specifiek de overlast door wielrennersgroepen op het Marktpllein en Wilhelminakade verminderen.

De overlast door de hoge verkeersdruk verminderen. Specifiek in het dorpscentrum, de Maximalaan, de Prins Bernhardlaan/Thamerlaan, Drechtdijk en Boterdijk.

Bereikbaarheid

Verbeteren van de regionale fietsbereikbaarheid door een stelsel van comfortabele en directe doorfietsroutes en stadsroutes.

Verbeteren van de bereikbaarheid van de voorzieningen in het centrum voor voetgangers en fietsers.

Verbeteren van de fiets- en voetgangersbereikbaarheid van HOV-haltes en overige bushaltes door meer en betere stallingen en goede routes.

Versterken van de OV-verbindingen naar Alphen aan den Rijn en Utrecht.

Voorzien in de toenemende parkeervraag en oplossen van het capaciteitsgebrek op locaties in en rond het oude dorpscentrum (horeca/bewoners), in en rond verdichtingslocaties en de nieuwe jachthaven.

Verbeteren van de overstap op de tram door een goede P+R voorziening voor de regionale reizigers.

3

De Mobiliteitsagenda: veilig, leefbaar en bereikbaar

3.1 Hoofddoelen en randvoorwaarden

In Uithoorn is er in 2040 evenwicht tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit evenwicht drukken we uit in de volgende hoofddoelstellingen.

Veiligheid

Er is zo weinig mogelijk kans op een verkeersongeval en de kwetsbare verkeerdeelnemers zijn beter beschermd.

Leefbaarheid

Er is zo weinig mogelijk hinder door rijdend en stilstaand verkeer, de ruimtelijke kwaliteit verbetert en de mobiliteit creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkeling.

Bereikbaarheid: iedereen kan vanuit Uithoorn met zo weinig mogelijk tijd, geld en moeite op zoveel mogelijk plaatsen komen. En er kunnen zoveel mogelijk doelgroepen deelnemen aan activiteiten, ook degenen die niet vrij zijn om hun mobiliteit te kiezen.

De uitdaging is het vinden van een balans tussen deze doelstellingen, ze kunnen met elkaar conflicteren. We kiezen daarom voor een prioriteit in deze doelstellingen.



Gezondheid/leefbaarheid,
inclusiviteit en duurzaamheid



Veiligheid



























Bereikbaarheid

Bereikbaarheid

Iedereen kan vanuit Uithoorn met zo weinig mogelijk tijd, geld en moeite op zoveel mogelijk plaatsen komen. En er kunnen zoveel mogelijk doelgroepen deelnemen aan activiteiten, ook degenen die niet vrij zijn om hun mobiliteit te kiezen. De uitdaging is het vinden van een balans tussen deze doelstellingen, ze kunnen met elkaar conflicteren. We kiezen daarom voor een prioriteit in deze doelstellingen. Op 1 staat veiligheid, op 2: gezondheid/leefbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid op 3: bereikbaarheid.

Bij het voldoen aan de doelstellingen gaan we uit van een aantal randvoorwaarden:

- Uithoorn is en blijft sterk afhankelijk van autobereikbaarheid en de auto blijft nodig om Uithoorn goed te laten functioneren.
- Ruimtelijke ontwikkeling (zoals ook verwoord in de Omgevingsvisie) moet mogelijk worden gemaakt door passende mobiliteit.
- Het mobiliteitsbeleid is afgestemd op dat van de omgeving (regio, buurgemeenten). In het concept-regionaal Netwerkkader heeft de Vervoerregio voor Uithoorn de volgende uitgangspunten geformuleerd:
 1. het stimuleren van lopen en fietsen voor korte en middellange afstand;
 2. het stimuleren van gebruik van HOV en het faciliteren van deelmobiliteit voor de middellange en lange afstand;
 3. faciliteren van auto, deelauto voor de externe verplaatsingen vanuit het buitengebied en accepteren dat de auto in het stedelijk gebied een rol vervult.
- Het beleid moet draagvlak kennen en moet betaalbaar zijn, niet verder springen dan dat de polsstok lang is.

| | < 2 km ca. 10 minuten fietsen | 2-15 km ca. 30 minuten E-fietsen | > 15 km | Legenda |
|--|---|---|---|--|
| A  METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED | 1.  2. OV  3. HOV  4.   | 1.  HOV 2. OV  3.   4.  | 1.  2.  HOV 3. OV  4.  | 1. Stimuleren 2. Faciliteren 3. Accepteren 4. Ontmoedigen |
| B  CENTRUMSTEDELIJK GEBIED | 1.   2. OV 3. HOV  4.   | 1.  HOV 2. OV  3.   4.  | 1.  2.  HOV 3. OV  4.  | |
| C  STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED | 1.   2. OV 3. HOV    4. | 1.  HOV 2. OV   3.  4. | 1.  2.  HOV  3.  OV 4. | |
| D  LANDELIJK WONEN EN RECREËREN | 1.   2.   3. HOV  OV  4. | 1.   2.   3. HOV  OV 4. | 1.   2.  HOV   3. OV 4. | |
| E  MAINPORTS EN GREENPORTS | 1.   2. OV    3. HOV  4. | 1.  HOV 2. OV    3. 4. | 1.   2.  HOV  3. OV  4. | |

-  Lopen
-  (Deel)fiets
-  Trein
- HOV** HOV (Sprinter, Metro, plusnet tram, plusnet bus, R-Net)
- OV** OV (tram en bus)
-  Doelgroepenvervoer
-  Auto
-  Deelauto

3.2 Verbeteren van de verkeersveiligheid

Subdoelstellingen

De verkeersveiligheid verbeteren door op basis van risico's in te grijpen;
Minimaliseren van het aantal conflicten, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers;
Bij conflicten: meer bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemer.

Auto's en fietsen maken geen ongelukken, fietsers en automobilisten wel. We willen veilige infrastructuur, maar uiteindelijk is het verkeersgedrag bepalend voor de veiligheid. We hanteren daarom **het 'gedragsmodel' bij de aanpak van de infrastructuur**. Verkeersdeelnemers moeten kunnen zien wat de bedoeling is, maar ook het gewenste gedrag kunnen vertonen, en – en dat is belangrijk- het gewenste gedrag willen vertonen en willen volhouden.

Dit gedragsmodel gebruiken we om de juiste mix te vinden van maatregelen die we willen inzetten:

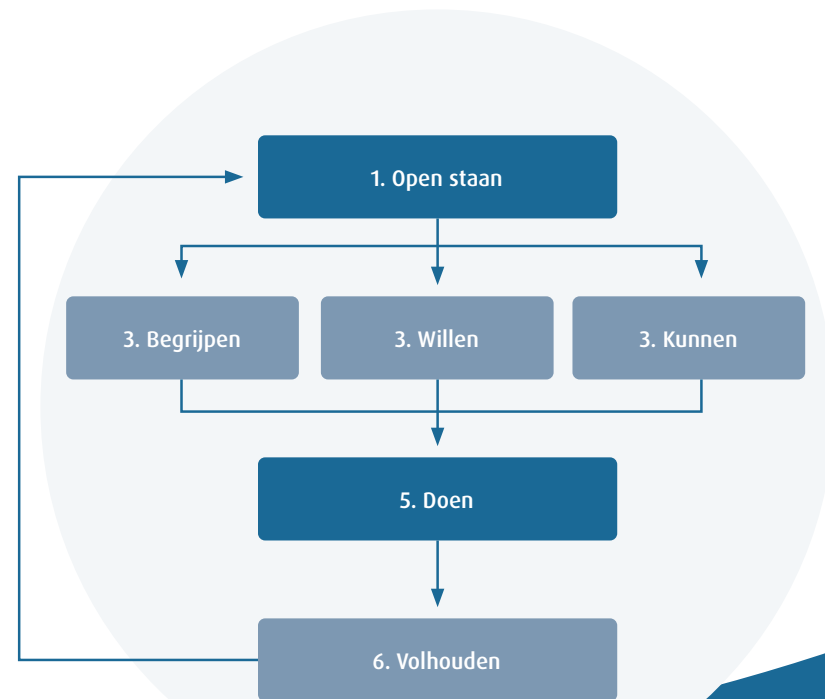
- Aanpassing van de wegen en kruispunten,
- Voorlichting, educatie en communicatie, en -handhaving.
Bij handhaving richten we ons niet op meer politieinzet, maar zoeken we naar het gebruik van digitale hulpmiddelen.

Daarom kijken we naar de logica van het ontwerp, en vooral naar wat verkeersdeelnemers willen en welke weerstanden er zijn. Dit ondersteunen we met communicatie en campagnes. Feedback geven ('fijn dat u zich aan de snelheid houdt') werkt beter dan dreigen (" 5 km te hard: € 100 boete"). We onderzoeken de inzet van de 'Safety Safe': een beloningsprogramma waar verkeersdeelnemers kunnen sparen voor iets in de nabijgelegen buurt, zoals een speeltuin.

In de afgelopen jaren hebben de gezamenlijke overheden het SPVV2030, het Strategisch Plan verkeersveiligheid ontwikkeld. De Vervoerregio heeft dit uitgewerkt in een Regionale Aanpak Verkeersveiligheid. De kern hiervan is de **'risicogestuurde aanpak'**: nagaan waardoor welke verkeersdeelnemer de grootste risico's loopt op een ongeval. Bijvoorbeeld door te kijken naar snelheden en vormgeving van de weg.

De RAV heeft drie hoofdsporen:

1. De aanpak van de infrastructuur (aanpak grootste risico's op 50 km en 30 km-wegen, afgestemd op gedrag en functie),
2. De aanpak gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers (voorlichting en campagnes)
3. Individueel risicovol gedrag (niche-campagnes, maatwerk en integratie van gedrag, voorlichting, en handhaving). In Uithoorn gaan we in de toekomst eveneens risicogestuurd te werk. Een eerste aanzet bestaat uit het verbeteren van de ongevals- en risico-inventarisatie door STAR: 'Smart Traffic Accident Reporting'. Uithoorn gaat dit gebruiken om de voorgaande aanpak te onderbouwen en uit te breiden.





In Uithoorn gebruiken we de RAV als kader voor de aanpak van verkeersveiligheid. Een eerste aanzet voor de risicogestuurde aanpak bestaat uit het verbeteren van de ongevals- en risico-inventarisatie door STAR: 'Smart Traffic Accident Reporting'. Uithoorn gaat dit gebruiken om de voorgaande aanpak te onderbouwen en uit te breiden.

Risicogestuurd betekent het verbeteren van de verkeersveiligheid door de infrastructuur veilig in te richten, maar eerst en vooral door conflicten te voorkomen. Conflicten die nu nog vaak ontstaan op de kruispunten en wegen waar automobilisten, fietsers en voetgangers elkaar kunnen tegenkomen.

< figuur 13. Safety-Safe

Voor fietsers willen we daarom **het netwerk van directe en comfortabele fietsroutes verbeteren**, zodat fietsers de belangrijkste bestemmingen direct en zonder conflicten met automobilisten kunnen bereiken.

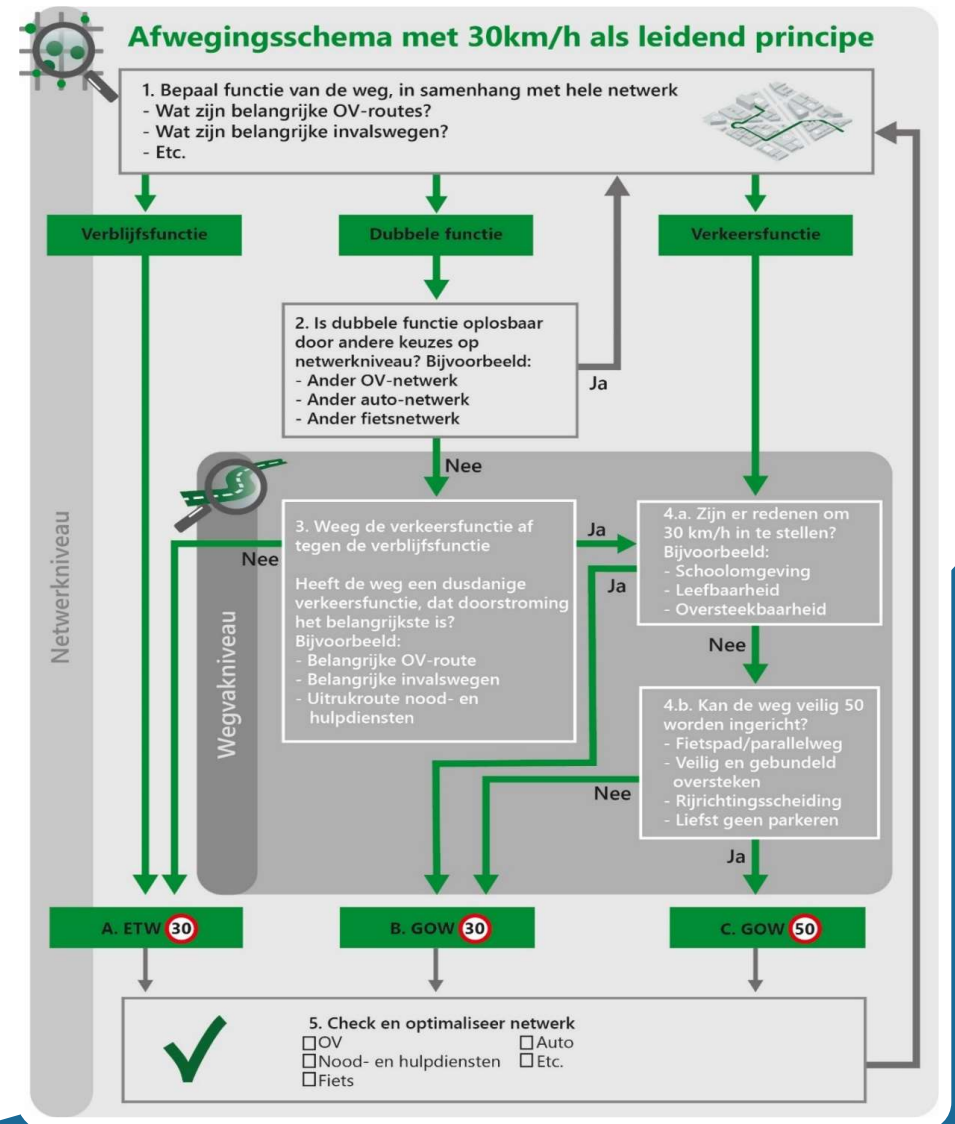
Het fietsroutenetwerk verbindt Uithoorn met de bestemmingen in de omgeving met doorfietsroutes, die aansluiten bij **het MRA-netwerk**. Met de elektrische fiets blijken mensen snel 10 km af te leggen en afstanden tot 15 -20 km liggen ook binnen handbereik. Zo zijn Amstelveen, Aalsmeer, Schiphol Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Zuidoost in minder dan een half uur bereikbaar. De realisatie van de routes naar Alphen aan den Rijn en Mijdrecht zijn opgenomen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob.

Binnen Uithoorn heeft de fiets een groot aandeel. Door middel van het **netwerk van hoofdroutes** maken we wijken, buurten en voorzieningen goed en veilig bereikbaar.

Ook kijken we naar de **vormgeving en inrichting van de wegen**. Momenteel is een nieuwe richtlijn in de maak voor het indelen van het wegennet in 50 km-wegen en 30 km-wegen. De algemene richtlijn daaruit is 'alleen 50 als het veilig kan'. Bij twijfel kan gekozen worden voor een vormgeving van de weg als ontsluitingsweg met 30 km als richtlijn. Dat betekent bijvoorbeeld wel snelheidsremmende maatregelen, maar geen voorrang van rechts.

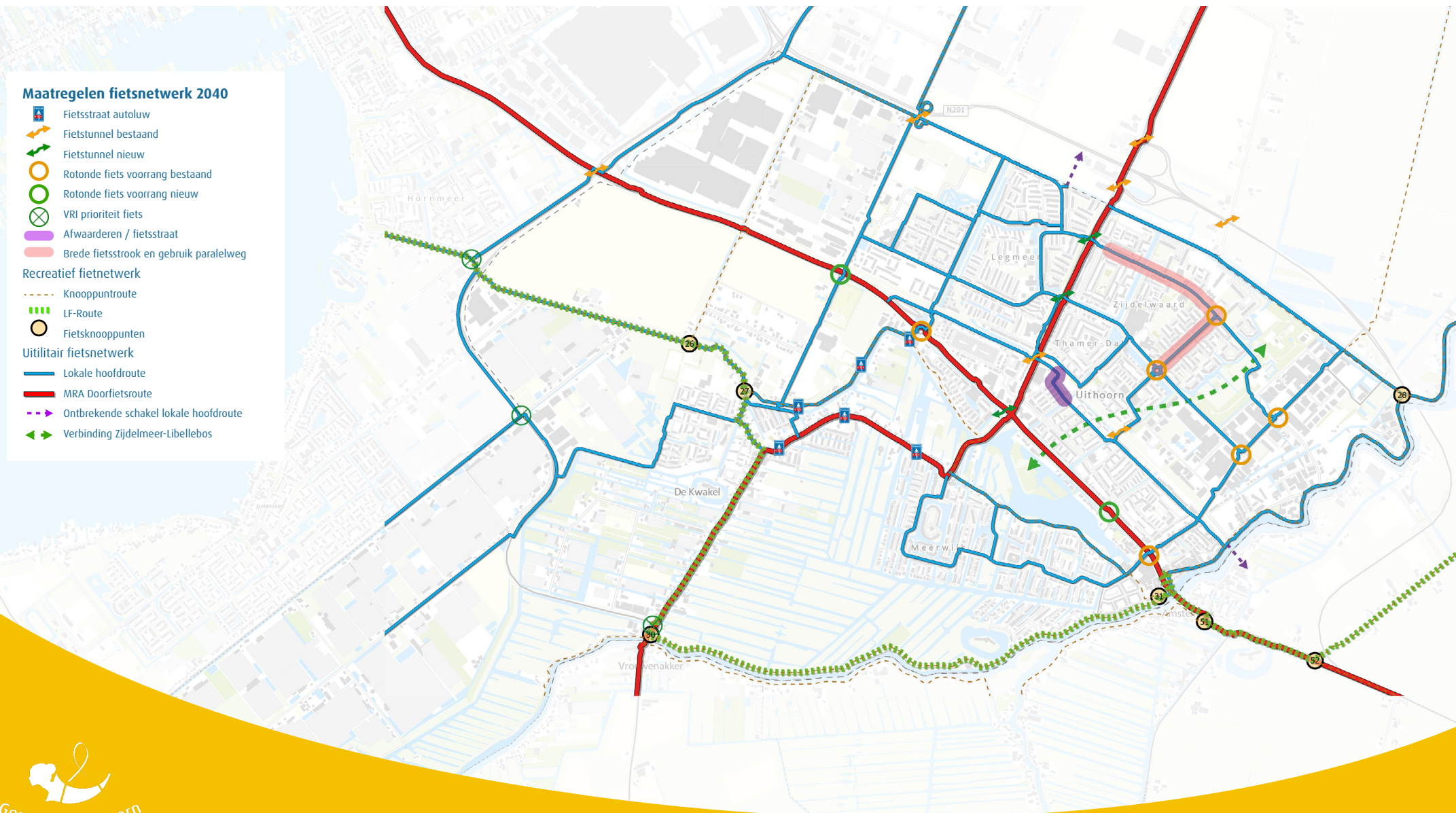
Conflicten tussen verkeersdeelnemers minimaliseren we enerzijds door de conflictpunten te beveiligen of weg te nemen en anderzijds door het autoverkeer naar andere routes te geleiden.

figuur 12. het nieuwe 30 >



Fietsrouten netwerk en verbeterpunten conflictsituaties

figuur 13. fietsrouten netwerk en verbeterpunten conflictsituaties



Om het fietsrouten netwerk veilig en goed te laten functioneren is een aantal ingrepen nodig:

- a) Verbetering van fietsroutes** die samenvallen met hoofdroutes van andere modaliteiten.
- De Boterdijk en Drechtdijk in De Kwakel. De Boterdijk is nu al vormgegeven als fietsstraat, de Drechtdijk heeft brede fietsstroken. Beide routes hebben veel verkeer. Door op de Boterdijk het doorgaand verkeer te weren neemt ook het verkeer op de Drechtdijk af en verbetert de veiligheid voor de fiets op deze route. Daarvoor zijn mogelijk ingrijpende maatregelen nodig. Om te voorkomen dat auto's uitwijken naar de Vuurlijn zullen hier ook extra maatregelen nodig zijn.
 - de Arthur van Schendellaan en Achterberglaan. Deze routes kennen nu fietsstroken, maar zijn erg drukke (bus)routes. Hier kunnen we de beschikbare ruimte beter inrichten: fietsers kunnen in twee richtingen over de parallelweg rijden en de overblijvende fietsstrook kan dan veiliger en breder worden.
 - De Marijnenlaan bij het busstation. Deze is onderdeel van de MRA oost-westroute, maar is ter hoogte van het busstation feitelijk een parkeerplaats. Hier moet de fietsroute veiliger worden vormgegeven.
 - De straat In het Rond heeft geen functie als hoofdontsluiting en de route voor de bus vervalst. De straat kan op termijn worden heringericht als woonstraat of fietsstraat.
- b) Verbetering van de oversteekvoorzieningen** waar auto en fiets elkaar kruisen. Er zijn al voorrangsrondes (met fietsers in de voorrang) binnen de bebouwde kom, en er komen nog twee rondes op de Maximalaan. Met name de oversteekplaatsen van de Zijdelweg en Maximalaan willen we verbeteren. Het streven is om hier fietstunnels te realiseren, en op korte termijn te starten met een meervoudige realisatie van 'groen voor fietsers'. En het verduidelijken van de oversteek.

Fietsers van Legmeer naar het nieuwe bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) moeten straks de Zijdelweg oversteken en een flinke omweg maken. De aanleg van een nieuwe fietsverbinding van Op de Klucht naar BTAZ betekent een aanzienlijk kortere route en voorkomt het oversteken.

- c) Een kwaliteitsslag in het fietsnetwerk.** Deze bestaat uit een scan, waarbij enerzijds kwaliteit en comfort worden beoordeeld (breedte, verharding, verlichting, zichtbaarheid, toegankelijkheid) en anderzijds de sociale veiligheid ('ogen op straat', verlichting, tegengaan van afscherming, doorzicht). Dit leidt tot een langjarig verbeterprogramma, dat input geeft aan het beheers- en onderhoudsprogramma. Als fietsers en voetgangers van dezelfde paden gebruik maken moet dat duidelijk zijn. We zorgen ervoor dat ze geen last van elkaar hebben.



d) Automobilisten naar andere routes geleiden.

Automobilisten kunnen in Uithoorn vrijwel ongehinderd via de snelste en kortste route overall komen. Tegelijkertijd blijkt dat de auto hoofdzakelijk voor de wat langere afstanden en voor verplaatsingen naar buiten Uithoorn belangrijk is. En dat juist fietsen en lopen in Uithoorn en in De Kwakel zelf een belangrijke verplaatsingswijze zijn.

In het verleden hebben we al het merendeel van het doorgaand verkeer door het dorp weten om te leiden via de nieuwe N201. Maar er is nog veel verkeer dat dwars door het dorp heenrijdt om naar de andere kant van het dorp te rijden. 70% van het verkeer op de Prinses Irenebrug heeft bijvoorbeeld geen herkomst of bestemming binnen 1 km van de brug. 40% rijdt door tot de N231. Zo is er ook veel doorgaand verkeer dat via de Zijdelweg, Watsonweg en Boterdijk door De Kwakel rijdt en daarmee de veiligheid van het langzaam verkeer in en rond de centra van De Kwakel en Uithoorn vermindert.

Het verkeer rijdt daar natuurlijk omdat het de snelste en meest directe route is. Omrijden via wegen die daarvoor geschikter zijn is onnatuurlijk en kost tijd. In de praktijk is dit tijdverlies echter beperkt en zorgt alleen het gevoel niet de snelste route te nemen voor het meeste ongemak.

figuur 14. herkomst en bestemming verkeer Pr Irenebrug 2030 (bron model N-Holland zuid)



Om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te vergroten willen we dit doorgaand verkeer verminderen. We maken daarbij gebruik van de unieke eigenschap van de auto: je kunt snel en met weinig moeite en tijdverlies van A naar B komen. Fietsen gaat langzamer en kost net als het OV meer tijd en moeite.

Het nieuwe principe voor de autobereikbaarheid is gebaseerd op het Sectorenmodel zoals dat in veel steden wordt toegepast, en waarvan Houten het beste voorbeeld is. Dit bestaat uit een ringweg, en vanaf die ringweg kun je alle buurten en wijken bereiken. Wil je van de ene naar de andere sector/wijk dan kan dat alleen maar via de ringweg.

Dit principe kunnen we ook in Uithoorn toepassen. De N201 en N231 zijn de randwegen voor Uithoorn en De Kwakel en zijn gebouwd voor het verkeer. We scheppen ruimte in de kernen door het verkeer zo snel mogelijk naar deze randwegen te leiden. Om het doorgaande verkeer om te leiden zal een bordje niet genoeg zijn. In en om het dorpscentrum en de kruising Thamerlaan/Koningin Maximalaan zullen specifieke maatregelen nodig zijn. Daarvoor zal een bordje niet genoeg zijn en zullen in en om het dorpscentrum en de kruising Thamerlaan/Koningin Máximalaan specifieke maatregelen moeten worden genomen. Pas na reconstructie van de Koningin Máximalaan kunnen we hier verder onderzoek naar doen. Het effect van de omleiding in Amstelhoek laat zien, dat mogelijk vergaande maatregelen nodig zijn.

figuur 15. herkomst en bestemming verkeer Boterdijk (nabij Watsonweg, verkeersmodel Noord Holland-zuid)



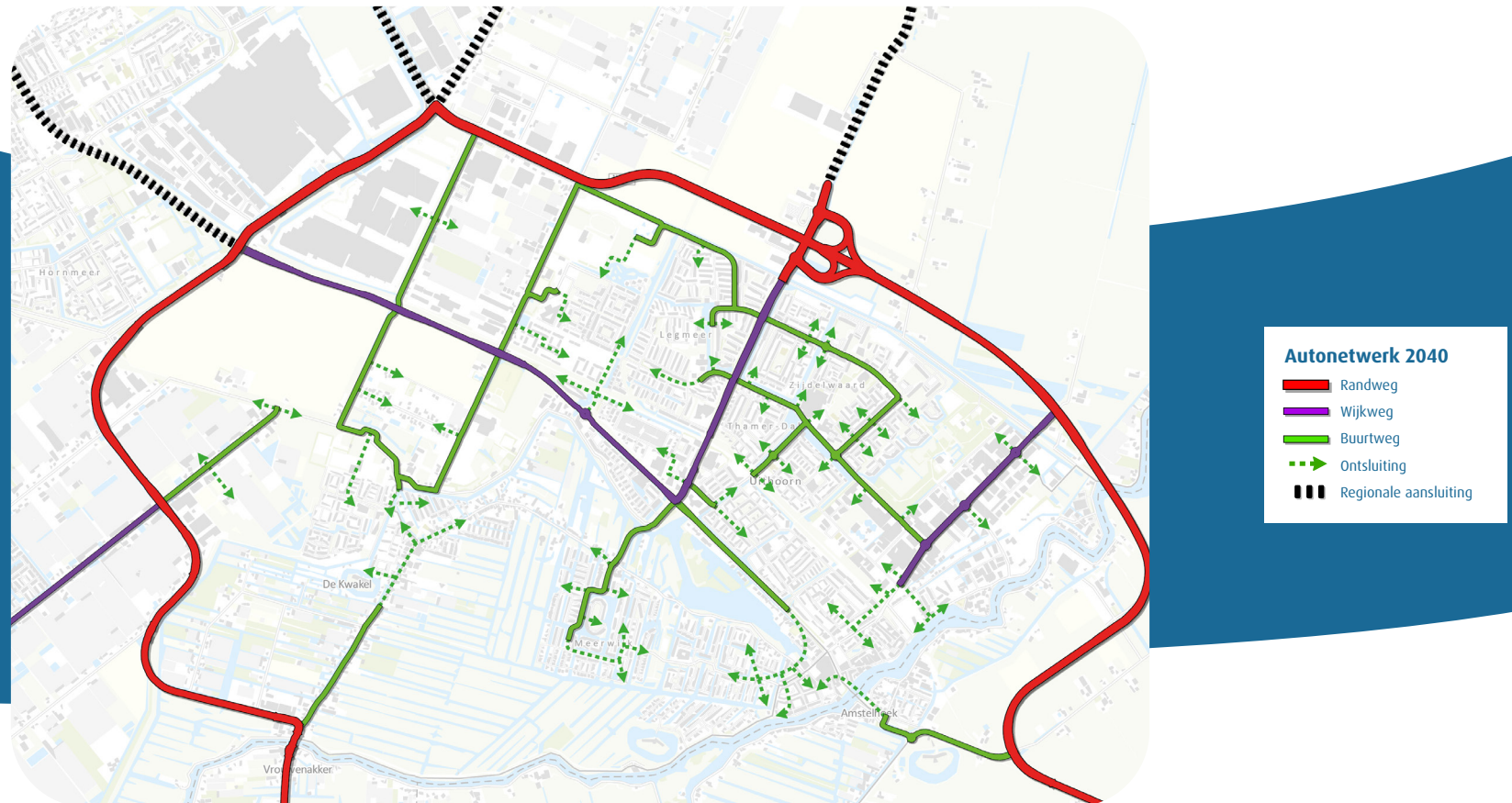
Ook in **De Kwakel moet in en rond het dorpscentrum een autoluw gebied** worden gemaakt, dat samen met maatregelen op de Boterdijk doorrijden ontmoedigt. De helft van het verkeer op de Boterdijk is doorgaand verkeer en heeft geen herkomst of bestemming in De Kwakel. 40% rijdt door of komt van de brug bij Vrouwenakker. En vervolgens moeten we voorkomen dat het verkeer andere sluiproutes zoekt, zoals de Vuurlijn.

De Boterdijk en Drechtijk zouden geen doorgaand verkeer meer moeten verwerken, maar De Kwakel moet voor automobilisten wel goed bereikbaar blijven. Dat kan vanuit Uithoorn via de Maximalaan en Noorddammerweg, vanuit Aalsmeer via de (verbrede) Poelweg en vanuit het zuiden via de Drechtijk. Ook hiervoor is eerst nader onderzoek nodig naar de exacte hoeveelheid doorgaand verkeer en de bestemmingen daarvan.

Beide maatregelen (centrum Uithoorn en centrum De Kwakel) vragen een goede onderbouwing. Deze begint met een goed onderzoek naar de herkomsten, bestemmingen en hoeveelheden verkeer. Vervolgens is een uitwerking van de geleidingsmaatregelen nodig, waarbij stapsgewijs naar een bevredigend resultaat kan worden gewerkt. Maatregelen moeten bij te stellen zijn en aangevuld kunnen worden als dat nodig is: een ingroeimodel.

Het geleiden van het verkeer naar de randwegen staat of valt met de doorstroming op die wegen. Maar ook bij een ongeluk of bij wegwerkzaamheden moet de bereikbaarheid gegarandeerd worden. Samen met de provincies, vervoerregio en buurgemeenten onderzoeken we de manier waarop we het wegennet 'robuust' kunnen maken. Naast extra wegcapaciteit kan slimme techniek en netwerkmanagement een rol spelen.

figuur 16. hoofdwegenstructuur Uithoorn 2040



3.3 Verbeteren van de leefbaarheid

Subdoelstellingen

- Duurzaam: minder ruimtegebruik, minder milieubelasting van het verkeer door minder en anders verplaatsen;
- Inclusief: bereikbaarheid voor iedereen mogelijk maken door meer verplaatsingsmogelijkheden te bieden;
- Meer kwaliteit bieden in de openbare ruimte: meer groen en minder blik in de openbare ruimte, meer ruimte voor verblijven;
- Overlast voorkomen door ordenen van het parkeren.

Leefbaarheid is een verzamelbegrip: het omvat geluidsbelasting, luchtverontreiniging, maar ook zaken als visuele hinder, barrièrewerking en gebrek aan voorzieningen en een groene en gezonde omgeving. Veel klachten over leefbaarheid vinden hun oorzaak in de aanwezigheid van (gemotoriseerd) verkeer. Leefbaarheidsdoelen overlappen deels met klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen. Ingrepen en maatregelen dienen dan ook vaak beide doelen. Bij de aanleg en het vernieuwen van infrastructuur letten we bijzonder op duurzaamheid en klimaatbestendigheid.

Minder en anders verplaatsen

Een volgend aangrijpingspunt is het **voorkomen van onnodige verplaatsingen met de brandstofauto**. De ruimtelijke ontwikkeling kan daarbij een bijdrage leveren in de vorm van compact bouwen en concentratie dichtbij voorzieningen. Specifiek moet bij (her)ontwikkelingsprojecten de fietsbereikbaarheid een hoofdrol spelen: **de fiets niet in de schuur maar naast de voordeur**. De auto mag wat verder weg staan. Voor deze benadering is er afstemming met andere beleids invalshoeken nodig.

Sturen op gebruik en gedrag kan ook door op een positieve manier de voordelen van voorzieningen voor deelmobiliteit en fiets/OV te promoten.

Bij het stimuleren van thuiswerken en een ander vervoermiddelgebruik in de woon-werkverplaatsing vervullen de werkgevers een sleutelrol. We gaan daarvoor specifiek met hen in overleg: **de werkgeversbenadering**.

Met **probeerpakketten en actieve communicatie** verwelkomen we nieuwe inwoners, bezoekers en werknemers. Op een moment dat zij van woon- of werklocatie veranderen is de verandering van een vervoerspatroon een kleinere stap.

Door het online winkelen neemt het bezorgen van pakketten toe. Daarmee neemt ook het aantal busjes en bestelauto's in woonwijken fors toe en die groei is er nog niet uit. Door het maken van **wijk- en buurtafleverpunten** kunnen we veel rijdend en stilstaand verkeer voorkomen.

Inclusiviteit: verplaatsen voor iedereen

Nieuwe vormen van (deel-)mobiliteit zoals deelscooters en deelfietsen zijn inmiddels gemeengoed, deelsteps zullen niet lang op zich laten wachten. Deze vervoermiddelen kunnen de actieradius en het gebruik van het OV vergroten en zijn daarnaast soms een alternatief voor de auto. Uithoorn gaat het gebruik hiervan faciliteren en stimuleren.

Deelauto's kunnen de aanschaf van een tweede of derde auto voorkomen. Deze faciliteren we door actief beleid te maken dat de plaatsing van deelauto's mogelijk maakt. Daarbij denken we vooral aan plaatsing in de woonwijken, en we zorgen ervoor dat iedereen binnen korte afstand een deelauto kan vinden.

Om elektrisch rijden mogelijk te maken in Uithoorn, en daarmee tevens milieudoelstellingen in te vullen, gaan we het **plaatsen van e-laadpalen en laadpleinen vergemakkelijken**. Door vooraf een plaatsingsplan te maken voor laadpalen en laadpleinen kunnen we eerder en makkelijker inspelen op de toekomstige vraag. Aanvraagprocedures kunnen korter en eenvoudiger door een 'verzamel-verkeersbesluit' te maken.

Daarnaast zien we ook kansen in de voortschrijdende digitale mogelijkheden: **'Smart Mobility'**. Uithoorn wordt voor meer mensen bereikbaar door de mogelijkheden **die MaaS-apps** bieden: reis- en route informatie en de toegang tot mobiliteitsdiensten (parkeergarages, haal- en brengservices, stallingen, deelfietsen/auto's) en reserveer- en betaalmogelijkheden. Uithoorn kan dit niet zelfstandig en zal aansluiten bij de initiatieven van de Vervoerregio.





Overlast voorkomen door te geleiden

Smart Mobility kan ook helpen om het verkeer beter te geleiden en te sturen. Denk daarbij aan slimme venstertijden en milieuzones, maar ook aan slimme verkeerslichten, die kunnen communiceren met auto's en zelfs met fietsers op de weg. Uithoorn omarmt deze technologieën en staat open voor de mogelijkheden daarvan.

De voetgangers en degenen die verblijven op de **Markt en Wilhelminakade** hebben - behalve van het gemotoriseerde verkeer - last van de grote groepen wielrenners die de Amstelroute rijden. Hier willen we voorzieningen treffen om de overlast te beperken. Daarbij bekijken we welke lessen uit het verleden we kunnen gebruiken. We starten met een gedrags- en communicatieaanpak en kunnen eventueel overgaan tot een verbod voor alle verkeer in weekenden en zomermaanden. De route via Thamerlaan en Laan van Meerwijk wordt gepropageerd als alternatief.

Ruimtegebruik van de stilstaande auto terugdringen kan door minder vraagvolgend op te treden. In het verleden werden overal parkeerplaatsen gebouwd. Elke nieuwe ontwikkeling kreeg extra parkeerruimte. Dit was veelal ook gestuurd doordat er specifieke minimum parkeernormen golden bij nieuwbouwprojecten. Met dit vraagvolgend beleid bereiken we nu een grens. Vooral in het dorpscentrum is de druk op de ruimte hoog, waarbij logischerwijs iedere gebruiker zo dicht mogelijk bij de bestemming wil parkeren.

In het dorpscentrum willen we het principe toepassen van **'de juiste parkeerder op de juiste plaats'**. Bewoners, minder validen en belanghebbenden moeten voorrang krijgen en bezoek (van horeca, jachthaven, etc.) krijgt een parkeerlocatie op een acceptabele afstand toegewezen. Daarvoor is een vorm van sturing en geleiding noodzakelijk, bijvoorbeeld in de vorm van een blauwe zone, vergunningen of betaald parkeren met ontheffing.

Ook op andere locaties, zoals de omgeving van de tramhaltes, blijven we de parkeerdruk in de gaten houden. Er kan dan onmiddellijk worden ingegrepen als deze te hoog wordt en overlast geeft. Daarnaast gaan we **gemeentelijke parkeernormen** opstellen voor nieuwbouw- en herontwikkeling. Deze zijn afgestemd op de huidige trends en ontwikkelingen en spelen in op deelautogebruik, elektrisch laden, MaaS. De nieuwe normen geven, behalve richtlijnen voor de kwantiteit, ook richtlijnen voor de kwaliteit. De tweede en derde auto mag best op een andere plaats staan dan de eerste.

De **afname van rijdend verkeer in het centrumgebied** van Uithoorn en de Kwakel is, behalve voor de verkeersveiligheid, ook een belangrijk instrument om de leefbaarheid te verbeteren. De bijzondere kwaliteit van de Amsteloever, de Boterdijk, Vuurlijn en Drechtdijk komt beter tot zijn recht met minder verkeer. Daarvoor zijn onderzoeken en maatregelen in de beide centra nodig die als doel hebben om het doorgaand verkeer zo snel mogelijk de centra uit te geleiden.

3.4 Verbeteren van de bereikbaarheid

Subdoelstellingen

- Mobiliteit per verplaatsingsmotief en doelgroep faciliteren. STOMP als prioritering gebruiken;
- Meer overstapmogelijkheden tussen vervoerwijzen, optimaal gebruik van het complete netwerk;
- Parkeren ordenen door sturing en geleiding;
- Meer sociaal veilige fiets- en looproutes.

Leefbaarheid is een verzamelbegrip: het omvat geluidsbelasting, luchtverontreiniging, maar ook zaken als visuele hinder, barrièrewerking en gebrek aan voorzieningen en een groene en gezonde omgeving. Veel klachten over leefbaarheid vinden hun oorzaak in de aanwezigheid van (gemotoriseerd) verkeer. Leefbaarheidsdoelen overlappen deels met klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen. Ingrepen en maatregelen dienen dan ook vaak beide doelen.

Mobiliteit per motief en doelgroep

Het is niet mogelijk om iedereen altijd en overal met alle vervoermiddelen via de snelste route te vervoeren. Er moeten daarom keuzes worden gemaakt. Daarvoor gebruiken we het STOMP-principe: eerst de voetganger (Stappen) dan de fietser (Trappen), dan bus en tram (OV), dan mobiliteitsdiensten (MaaS) en dan pas de (Personen)auto.

Vanuit het STOMP-principe stellen we hogen eisen aan het **looproute- en fietsroutenetwerk**.

Het **looproutenetwerk** stemmen we af op de **bereikbaarheid van de tramhaltes en de voorzieningen** vanuit de omliggende wijken en buurten (500-800 meter). Dit doen we door het definiëren van **kwaliteitsroutes**, geschikt voor alle mensen met een mobiliteitsbeperking.

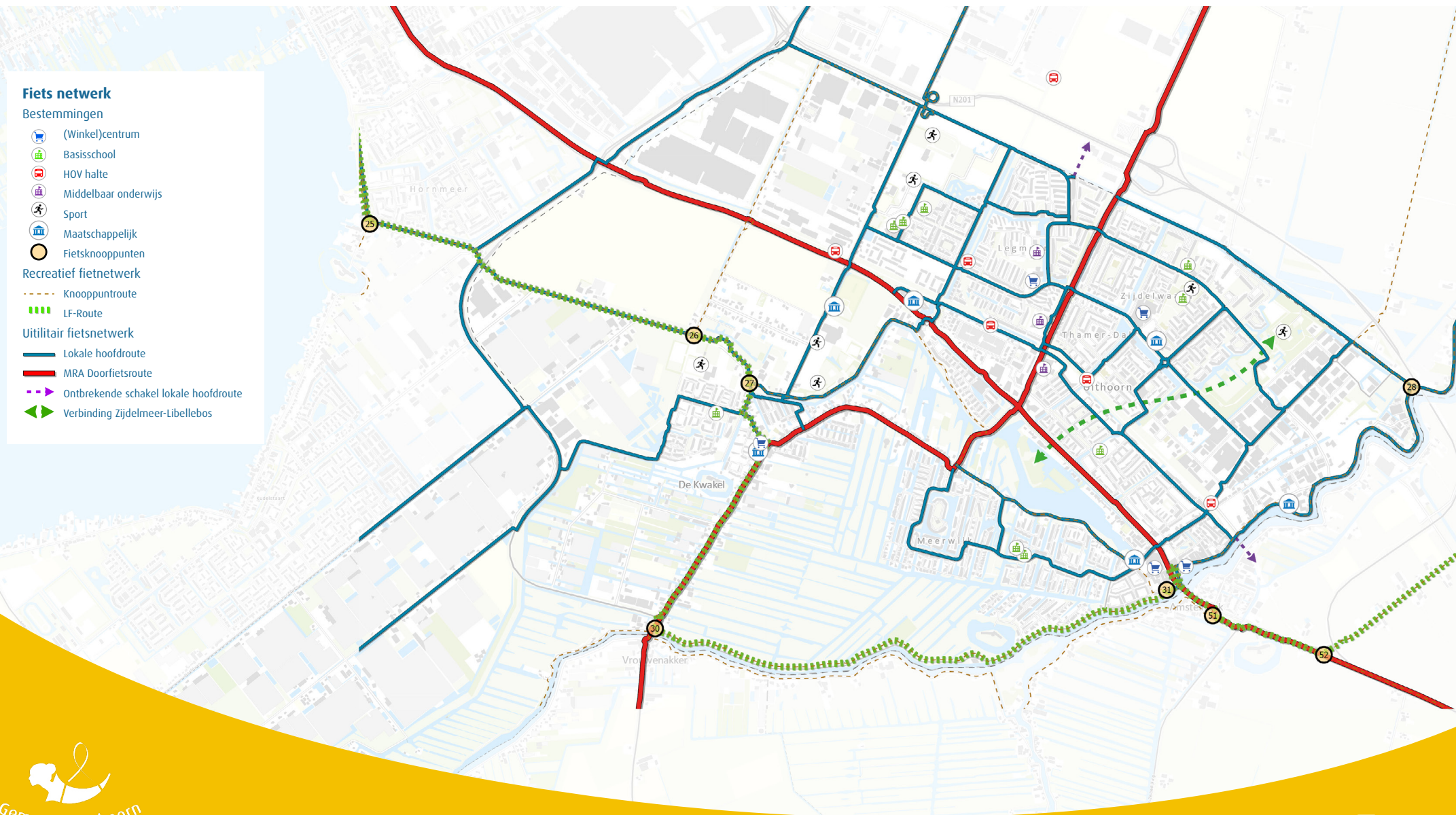
Het **fietsroutenetwerk** verbindt Uithoorn met de bestemmingen in de omgeving met doorfietsroutes, die aansluiten bij **het MRA-netwerk**. Met de elektrische fiets blijken mensen snel 10 km af te leggen en op die manier zijn Amstelveen, Aalsmeer, Schiphol Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Zuidoost in minder dan een half uur bereikbaar. De realisatie van de routes naar Alphen aan den Rijn en Mijdrecht zijn opgenomen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob.

Juist binnen Uithoorn heeft de fiets een groot aandeel. Door middel van het **netwerk van hoofd fietsroutes** maken we wijken, buurten en voorzieningen goed en veilig bereikbaar. Om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer verbeterd is in dit netwerk een aantal ingrepen noodzakelijk:

- **Boterdijk en Drechtdijk** in De Kwakel. De Boterdijk is nu al vormgegeven als fietsstraat en de Drechtdijk kent brede fietsstroken. Vermindering van verkeer op deze wegen verbetert niet alleen de veiligheid en de beleving van deze routes, maar zal ook leiden tot een betere bereikbaarheid.
- **Prins Bernhardlaan/Thamerlaan**: hier geldt hetzelfde voor. Door het verminderen van autoverkeer via deze routes naar het centrum, verbetert de bereikbaarheid voor fietsers sterk en neemt de bereikbaarheid van het centrum sterk toe.
- De **oversteekbaarheid van de autohoofdstructuur** is met name een probleem op de Zijdeweg en het westelijk deel van de Maximalaan. Daar kunnen we de fietsers ook op wijkniveau doorfietsroutes bieden door op termijn ongelijkvloerse oplossingen te maken.
- Een ontbrekende en kortsluitende **verbinding is die tussen de wijk Legmeer en BTAZ**. In samenwerking met gemeente Amstelveen en Vervoerregio willen we deze verbinding realiseren.
- Daarnaast onderzoeken we met de buurgemeente en provincie of er **een extra verbinding voor fietsers over de Amstel**, op of naast de busbrug kan komen. Hiermee versterken we de MRA-route en sluit Amstelhoek beter aan op het HOV-netwerk en Uithoorn.

Fietsroutenetwerk gericht op de belangrijkste bestemmingen voor fietsers

figuur 17. fietsroutenetwerk gericht op de belangrijkste bestemmingen voor fietsers



figuur 18. Toeristisch Overstappunt (TOP)



Naast fietsen en lopen met als doel werk, school, winkels, etc. te bereiken is er ook het recreatieve fietsen en lopen. Daarvoor is al een uitgebreid recreatief netwerk ontwikkeld dat bestaat uit lange afstands-fietsroutes en knooppuntroutes. Beide recreatieve verbindingzones ten noorden en ten zuiden van Uithoorn worden beter hierop aangesloten. Verder willen we een **recreatieve verbindingroute maken die het Zijdelmeer verbindt met het Libellebos**.

De recreatieve Amstelzone kan beter bereikbaar worden gemaakt met de tram door bijvoorbeeld bij de **eindhalte van de tram een (toeristisch) overstappunt** in te richten, met verhuur van fietsen.



Overstappen en uitwisselen vergemakkelijken

De vervoerwijzen auto, OV, fiets en lopen hebben ieder een eigen netwerk. De bereikbaarheid kunnen we verbeteren door deze netwerken als één geheel te gaan beschouwen en daarbij het **overstappen van de ene op de andere modaliteit gemakkelijk te maken**. Het leidend principe is 'een prettige reis van deur tot deur', ofwel, alle onderdelen van de reis sluiten goed op elkaar aan en zijn even comfortabel. Dat houdt in dat we gaan inzetten op de volgende maatregelen:

- Goede **fiets- en looproutes naar de bus- en tramhaltes**, goede fietsenstallingen volgens de 'Fietsparkeer-standaard';
- Kritisch zijn op het uiterlijk, de sociale veiligheid en beheer en onderhoud van het busstation en de OV-haltes;
- Een aparte **P+R-voorziening** voor de overstap van auto op tram bij de kruising van de trambaan met N201;
- Deelmobiliteit aanbieden bij de bus- en tramhaltes voor het laatste stukje reizen (de last mile), specifiek gericht op bezoekers van Uithoorn;
- Alle vormen van vervoer maken we makkelijker te gebruiken, te reserveren en te betalen door de **introductie van MaaS-apps**, Mobility as a Service.

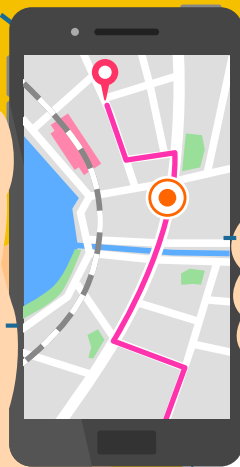


Stallen en parkeren van fiets en auto

Bereikbaarheid met de auto betekent enerzijds 'er kunnen komen' en anderzijds 'de auto kunnen parkeren'. Maar de toenemende automobilititeit leidt er toe dat veel automobilisten aanspraak maken op dezelfde parkeerplaats. We willen daarom gaan 'sorteren'.

In het dorpscentrum willen we het principe toepassen van '**de juiste parkeerder op de juiste plaats**'. Bewoners, minder validen en belanghebbenden krijgen voorrang. **Het bezoek** (van horeca, jachthaven etc.) krijgt een **parkeerlocatie op een acceptabele afstand toegewezen**, bijvoorbeeld door de Amstelpleingarage ook in de avond open te stellen en de parkeerplaatsen bij de eindhalte van de tram te gebruiken en eventueel uit te breiden.

Een snelle aanpak van parkeren is nodig vanwege de grote veranderingen in het centrum. Een bijzondere vorm van parkeren is die door reizigers uit de omgeving die in Uithoorn willen overstappen op de tram en de snelle buslijnen naar Amsterdam en Schiphol. Ook voor hen geldt dit principe. We willen voorkomen dat zij te veel beroep gaan doen op de parkeergelegenheid in de (woon)wijken rondom de haltes en het busstation. Voor deze P+R-reizigers is een specifieke **P+R locatie** bij een nieuwe halte op het **bedrijventerrein Amstelveen Zuid** geschikt. Deze halte is in de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob eveneens genoemd, en heeft een belangrijke functie voor Amstelveen.



Fietsparkeren. Naast de al eerder genoemde Fietsparkeer-stallingen bij de HOV- en tramhaltes willen we ook het Fietsparkeerkenmerk bij de andere attractiepunten invullen: de winkels, scholen, sport- en maatschappelijke voorzieningen, en bij hoogbouw.

Bij de realisatie van nieuwbouwprojecten willen we bevorderen dat de fiets op direct toegankelijke wijze kan worden gestald: bij voorkeur bij de voordeur. Ook zijn fietsroutes direct toegankelijk vanaf de voordeur. Als we stallingen aanleggen houden we rekening met afwijkende fietsen zoals bakfietsen, speedpedelecs en e-scooters.

Door meer vervoerwijzen beschikbaar te maken bevorderen we de inclusiviteit. Maar dit doen we ook door ervoor te zorgen dat de ene vervoerwijze (de auto) geen barrière is voor de andere (lopen naar OV, gebruik van OV).

Ook staan we open voor **nieuwe vervoersvormen** en willen deze zo veel mogelijk faciliteren: nu al de e-scooter, e-auto en e-fiets, straks mogelijk de e-step.

Dit geldt ook voor vervoersdiensten. Specifiek **initiatieven** zoals 'ANWB AutoMaatje'. In overleg met de Vervoerregio en de vervoerders verwelkomen en faciliteren we particuliere initiatieven zoals bijvoorbeeld een seniorenbus. Deze vervoersvormen kunnen een grote rol spelen als aanvulling op het snelle OV-netwerk.



4

Overzicht vervolgonderzoek uitvoeringsprogramma

Vervolgonderzoek uitvoeringsprogramma mobiliteitsvisie Uithoorn 2040

| Doel | Maatregel | Termijn |
|------|--|---------|
| VL | onderzoek vermindering doorgaand verkeer oost-west en noordzuidroute Uithoorn | k |
| V | onderzoek inzet Safety Safe op knelpuntlocaties | k |
| V | opstellen nieuwe categorisering en kaders voor vormgeving hoofdstructuur en 30 km wegen | k |
| V/L | onderzoek naar vermindering (doorgaand) verkeer Boterdijk en Drechtijk De Kwake | m |
| V | herinrichting Achterberglaan: onderzoek naar voorkeursvormgeving in combinatie met gebruik parallelweg | m |
| V | herinrichting A. van Schendellaan: onderzoek naar verbreding fietsstroken, en gebruik parallelweg | m/l |
| V | ontwerponderzoek herinrichting Marijnenlaan als fietsstraat | m |
| V/L | mogelijkheid afwaarderen en herinrichten In het Rond tot 30 kmweg/fietsstraat onderzoeken | l |
| V | kwaliteits en sociale veiligheidsscans fietsnetwerk, definiëren programma-aanpak | k,m,l |
| V | Opstellen programma verbetering oversteekvoorzieningen bij onregelde kruisingen | m |
| L | nieuwe parkeernormen (kwantitatief en kwalitatief) voor nieuwbouw opstellen | k |
| L | onderzoek naar parkeerregulering centrum | k |
| L | monitoring parkeren, evaluatie eb vervolgmaatregelen bij Tramhaltes | k |
| L | gedrag: opzetten en intensiveren werkgeversaanpak | k |
| L | onderzoek inrichting wijk en buurt-afleverpunten | m/l |
| L | gedrag: initiëren probeerpakketten OV en deelfiets voor nieuwe inwoners, werknemersbenadering | k |
| L | laadpalenbeleid opstellen en plaatsingsprogramma maken | k |
| L | onderzoek naar mogelijkheden om groepen wielrenners van de Markt, te weren en verbeteren route Thamerlaan | k |
| B | onderzoek parkeervoorziening bezoek centrum (omgeving Amstelplein en omgeving tramhalte) | m |
| B | in overleg met Amstelveen aansturen op een P+R voorziening BTAZ | m |
| B | Vaststellen fietsnetwerk: MRA-routes, stadsroutes, recreatieve routes, verbeteringsprogramma opstellen | k |
| B | verbeteringsprogramma kwaliteitsroutes naar haltes en winkels voor voetganger en fietser | m |
| B | verbeteringsprogramma overstapvoorzieningen HOV-haltes: fietspakeurstellingen | m |
| B | onderzoek naar verbetering overstapvoorziening voor recreanten bij tramhalte Dorpscentrum | m |
| B/L | introductie en promotie van MaaS-apps in overleg met VRA, vervoersdiensten aansluiten en communiceren | k |
| B/L | voorbereiden komst deelfietsen, deelscooters, deelsteps | k |
| B | aanvullend maatwerkvervoer faciliteren (automaatje, seniorenbus) | m |
| B | mogelijk maken van de aanleg van de fietsverbinding BTAZ-Randweg | m |
| B | onderzoek fietsbrug Amstelhoek bij busbrug | l |
| B | oversteekvoorzieningen: prioriteitsmogelijkheden onderzoeken VRI Zijdelweg (2x) en Maksimalaan (1x) | k |
| B/V | initieren onderzoek naar fietstunnels Zijdelweg (2x) en Maksimalaan (1x) | l |
| B | kader en uitvoeringsprogramma fietspakeurstellingen (winkels, maatschappelijke voorzieningen, sport, scholen, HOV en hoogbouw) | m |
| B | recreatieve verbinding Zijdelmeer - Libellebos | m |

V: verkeersveiligheid

L: leefbaarheid

B: bereikbaarheid

k,m,l: korte, middellange en lange termijn

Colofon

Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040
3 maart 2022

Opdrachtgever

Gemeente Uithoorn
Laar van Meerwijk 16
Postadres
Postbus 8
1420 AA Uithoorn
Telefoon (0297) 513 111
Fax (0297) 513 222
www.uithoorn.nl
gemeente@uithoorn.nl

Opdrachtnemer

XTNT
Daalseplein 101
3511 SX Utrecht
Telefoon (030) 239 80 60
www.xtnt.nl
info@xtnt.nl
Contactpersoon: Joep Lax

Kragten B.V.
Postbus 14
6040 AA Roermond
Telefoon (088) 3366333
www.kragten.nl
info@kragten.nl
Contactpersoon: Jan Waalen

Lay-out

Studio Schulte
Telefoon (06) 28 07 28 94
www.studioschulte.nl
info@studioschulte.nl
Contactpersoon: Jerom Schulte

Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040...

*De Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040 is tot stand
gekomen door een samenwerking tussen
de Gemeente Uithoorn, XTNT en Kragten*

Gemeente Uithoorn

Laar van Meerwijk 16

Postadres

Postbus 8

1420 AA Uithoorn

Telefoon (0297) 513 111

Fax (0297) 513 222

www.uithoorn.nl

gemeente@uithoorn.nl

