

Ontwerp VCP Aalsmeer



Gemeente Aalsmeer



Colofon



Gemeente Aalsmeer

Titel document:	Ontwerp VCP Gemeente Aalsmeer
Opdrachtgever	Gemeente Aalsmeer
Status:	Ontwerp
Datum:	5-11-2024
Projectnaam:	VCP Gemeente Aalsmeer
Projectnummer:	BI7877-101
Auteurs	JH en DB
Goedgekeurd	JH



Gemeente Aalsmeer

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Sustainable Mobility
Trade register number: 56515154

0883483088
info@rhdhv.com
royalhaskoningdhv.com

T
E
W



Classificatie

Vrij gegeven voor inspraak

Voorwoord

Voor u ligt het Verkeerscirculatieplan van Aalsmeer. Dit plan geeft richting aan wat we de komende jaren willen doen op het gebied van verkeerscirculatie in de gemeente Aalsmeer. Hierbij zijn veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid de belangrijkste uitgangspunten. De gemeente blijft investeren in de fysieke bereikbaarheid van Aalsmeer. Tegelijkertijd doen we een beroep op onze inwoners en ondernemers: bij de groei van woningen en bedrijven hoort acceptatie dat het drukker wordt en voor veiligheid is rijgedrag cruciaal. Samen maken we het verkeer. Een veilige, toekomstbestendige bereikbaarheid is in het belang van al onze inwoners, bedrijven en bezoekers.

Deze uitgangspunten hebben we vertaald naar ideale verkeersnetwerken voor de toekomst, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Hierbij hebben we meegenomen dat het steeds drukker wordt in Aalsmeer. Er zijn nu grote ontwikkelingen in voorbereiding, zoals de Oosteindedriehoek. Daarnaast komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op ons af. Denk aan de energietransitie, deelmobiliteit en nieuwe vormen van logistiek. De gemeente probeert met dit plan zo goed mogelijk in te spelen op deze ontwikkelingen en het groeiende gebruik in goede banen te leiden.

De gepresenteerde netwerken zijn het gewenste toekomstbeeld. Na vaststelling van dit verkeerscirculatieplan zal deze situatie niet direct gerealiseerd zijn. Daarom beschrijft dit verkeerscirculatieplan op hoofdlijnen ook een pakket maatregelen waarmee we het wensbeeld de komende jaren kunnen realiseren. Hierbij laten we voldoende ruimte voor een flexibele invulling. Dit is nodig om in te kunnen spelen op experimenten en actuele ontwikkelingen. We zetten ons in om snel te starten met het uitvoeren van de eerste maatregelen.

Het Verkeerscirculatieplan hebben we niet alleen opgesteld op basis van analyse, onderzoek, nieuwe inzichten, trends en ontwikkelingen. Veel inwoners hebben aandachtspunten meegegeven en ook veel organisaties hebben meegedacht. Ik wil iedereen daarvoor van harte bedanken!

Bart Kabout
Wethouder mobiliteit



Gemeente Aalsmeer

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3	3 Toekomstige netwerken	27
Inhoudsopgave	4	3.1 Auto	28
Samenvatting	5	3.2 Fiets.....	34
1 Inleiding.....	6	3.3 Voetgangers	35
1.1 Aanleiding.....	6	3.4 Openbaar vervoer	36
1.2 Wat is een Verkeerscirculatieplan?.....	6	3.5 Vrachtverkeer	37
1.3 Participatie.....	6	4 Maatregelen.....	41
1.4 Opbouw en leeswijzer	7	5 Participatie	43
2 Huidige situatie.....	9	5.1 Bewonersparticipatie	43
2.1 Nationale en regionale beleidskaders	9	5.2 Woordvoerdersoverleggen met raadsleden	44
2.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders	11	5.3 Wensbeelden Provincie	44
2.3 Trends	13	5.4 Wensbeelden Vervoerregio Amsterdam	44
2.4 Ontwikkelingen	16	5.5 Wensbeelden Politie	44
2.5 Huidige netwerken (per vervoerswijze).....	20		
2.6 Knelpunten (leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid).....	22		



Samenvatting

Dit verkeerscirculatieplan biedt een praktische uitwerking van de mobiliteitsvisie. Het plan moet zorgen voor een optimale verkeersafwikkeling per vervoerwijze, zodat het verkeer zo veel mogelijk rijdt via de routes die daarvoor geschikt (te maken) zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met (woningbouw)ontwikkelingen en wordt onder andere gekeken naar overbelaste en ontbrekende schakels in het netwerk. De wegcategorisering is een van de sturingsmiddelen om verkeer via geschikte routes te sturen. Daarom wordt ook de wegcategorisering in dit plan herzien.

De basis van dit verkeerscirculatieplan is gevormd door nationaal, regionaal en lokaal beleid. Om de gemeente in de toekomst veilig, bereikbaar en leefbaar te houden, hebben we een analyse uitgevoerd van de verkeersknelpunten in het dorp. Bewoners zijn gevraagd naar hun ervaringen en knelpunten, en we hebben gesprekken gevoerd met bestuurlijke partners.

Voor elke vervoerwijze schetsen we een toekomstbeeld van het netwerk. Voor voetgangers is het uitgangspunt dat zij in principe overal goed en veilig moeten kunnen komen. Momenteel is dit in het dorp niet overal het geval. Waar dat zo is, doen we voorstellen voor verbeteringen.

Wat betreft het fietsnetwerk concluderen we dat er vooral verbindingen tussen de Oosteinderweg en de Aalsmeerderweg ontbreken. We stellen voor om één specifieke verbinding (spoorlijnpad) beter te faciliteren en te onderzoeken of er meer verbindingen mogelijk zijn. Op basis van het gewenste netwerk vragen we de Vervoerregio om een aantal routes officieel op te nemen in het regionale netwerk. Uit de bewonersparticipatie

blijkt dat inwoners het onderhoud van fietspaden als onvoldoende ervaren. De focus ligt op veilige en comfortabele fietsroutes. We willen de komende jaren blijven investeren in het verbeteren van de kwaliteit van de routes uit het hoofdfietsnetwerk. Fietsers laten zich minder goed sturen dan auto's. Het hoofdfietsnetwerk wordt dan ook vooral bepaald door de fietsers zelf, de herkomsten en bestemmingen en de te ontsluiten voorzieningen.

Voor het autoverkeer constateren we dat de situatie rondom de knip moet veranderen, omdat deze leidt tot te veel verkeer door woonstraten. De gemeente heeft een werkgroep geïnitieerd met de Provincie en Vervoerregio om een oplossing uit te werken. De voorkeur voor Aalsmeer is om de busbaan, waar nu de knip ligt, gedeeltelijk open te stellen voor autoverkeer. Verder stellen we een nieuwe wegencategorie voor en introduceren we de GOW30. Dit doen we om de veiligheid voor fietsers op smalle lintwegen te verhogen.

Tot slot doen we voorstellen om het doorgaande vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten het dorp te houden. Het volledig verbieden van vrachtverkeer is niet haalbaar vanwege het vele lokale bestemmingsverkeer van vrachtwagens. Beperkingen zijn uitdagend en veelvuldig handhaven (politie) en verlenen van ontheffingen (gemeente) is bovendien arbeidsintensief. Toch zullen we een aantal ingrepen nader gaan uitwerken. Daarnaast stellen we voor om het gedrag van vrachtverkeer positief te beïnvloeden door gesprekken aan te gaan met ondernemers, de bewegwijzering te verbeteren en beter te sturen bij toekomstige ontwikkelingen.



1 Inleiding

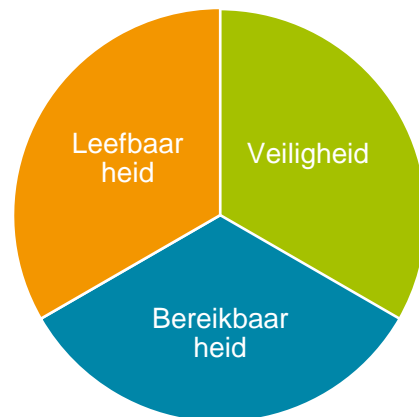
1.1 Aanleiding

Lokaal en regionaal zijn er de komende jaren veel ontwikkelingen met een impact op het verkeer in Aalsmeer. Zo worden er tot 2030 tweeduizend woningen gebouwd in Aalsmeer en wordt Greenpark Aalsmeer verder ontwikkeld tot modern bedrijventerrein. Er worden diverse infrastructuurprojecten gerealiseerd en in de hele Metropoolregio worden 250.000 huizen bijgebouwd. Dit alles vraagt om een duidelijke aanpak van de circulatie van het verkeer in en rond Aalsmeer. Een aanpak waarbij veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid drie belangrijke pijlers zijn.

De huidige mobiliteitsvisie biedt wel enige, maar onvoldoende handvatten voor uitvoering van praktische maatregelen aan het verkeersnetwerk op lokaal niveau. Vandaar dit verkeerscirculatieplan.

1.2 Wat is een Verkeerscirculatieplan?

Het verkeerscirculatieplan is een meer praktische uitwerking van de mobiliteitsvisie. In het verkeerscirculatieplan wordt er richting gegeven aan de netwerken waarbij huidige knelpunten zo goed mogelijk worden opgelost en rekening wordt gehouden met toekomstige (woningbouw) ontwikkelingen. Veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn drie pijlers die de leidraad vormen voor het opstellen van dit verkeerscirculatieplan. Het verkeerscirculatieplan geeft een duidelijk beeld op welke manier de gemeente Aalsmeer de mobiliteitsvisie voor de komende jaren prakti



Figuur 1-1 Leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid

1.3 Participatie

Een belangrijk onderdeel van de totstandkoming van dit verkeerscirculatieplan is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van het Aalsmeerse participatiebeleid.

Individuele bewoners

Tussen 14 mei 2024 en 14 juni 2024 hebben alle bewoners gelegenheid gehad om aandachtspunten, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven op het online participatieplatform. In hoofdstuk 5 gaan we hier nader op in. In de bijlage 2 is het verslag opgenomen.

Ook zijn bewonersavonden georganiseerd om aandachtspunten, knelpunten en positieve ervaringen te delen en te reflecteren op de voorgestelde nieuwe netwerken. Deze bijeenkomsten met bewoners waren op 29 mei en 24 september 2024. Deze input hebben we gebruikt bij het verfijnen van de knelpunten, netwerken en maatregelen. Dit is volgens het beleid op het participatieniveau gemiddeld.

Gemeenteraad – commissie ruimte

Ook de gemeenteraad is bij de totstandkoming van het VCP betrokken geweest. De gemeenteraad is twee keer in de gelegenheid geweest om hun kaderstellende rol uit te oefenen, op 2 juli en 8 oktober 2024. De raadsleden hebben meegedacht over de huidige aandachtspunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

Participatie in het vervolgtraject

Na vaststelling van dit plan zullen er maatregelen uitgevoerd gaan worden. Bij projecten en verkeersbesluiten is dan ook nog de mogelijkheid om te participeren of in te spreken.



1.4 Opbouw en leeswijzer

Dit verkeerscirculatieplan (VCP) bestaat uit drie stappen. Als eerste het in beeld brengen van de huidige situatie (hoofdstuk 2): wat zijn de huidige netwerken, huidige trends en ontwikkelingen en huidige uitdagingen. De volgende stap (hoofdstuk 3) gaat in op de toekomstige netwerken: welke netwerken en welk type maatregelen zijn er nodig om de huidige en toekomstige knelpunten op te lossen. Een maatregelenpakket is de derde stap, hiervoor is op basis van de toekomstige netwerken al een voorschot gemaakt (hoofdstuk 4). Het maatregelenpakket wordt nog verder uitgewerkt. Daarna wordt in het in het MPP verwerkt en voorgelegd aan de Raad.

Bij het opstellen van dit VCP heeft participatie plaatsgevonden met zowel inwoners als Raad. Welke overleggen plaatsgevonden hebben is in het laatste hoofdstuk beschreven (hoofdstuk 5).



Figuur 1-3 Samenhang tussen de hoofdstukken





Huidige situatie



2 Huidige situatie

We hebben de relevante vigerende beleidsplannen geanalyseerd. Het gaat om nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Dit verkeerscirculatieplan dient hiermee in lijn te zijn.

2.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nationale Omgevingsvisie (2020)

In september van 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, opgesteld door Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 13 maart 2012) gaat op in de NOVI.

De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uitziet. De horizon van de NOVI ligt op 2050, de horizon van de SVIR lag op 2040. In de NOVI zijn vier prioriteiten meegegeven die ook voor Aalsmeer relevant zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is groot, zodat belangen soms botsen. Het streven is combinaties van functies te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. De NOVI gebruikt drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaat voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen voorkomen we

De nieuwe Omgevingswet

De nieuwe Omgevingswet geldt vanaf begin 2024. De wet heeft dus gevolgen voor het huidige en het toekomstige beleid van de gemeente. De wet is van toepassing op bijvoorbeeld de herinrichting van wegen en het inbreiden van woningbouw. Ook voor participatie heeft de wet gevolgen. Participeren door belanghebbenden is namelijk niet altijd verplicht, maar kan voor het vertrouwen in besluiten het best wel 'aan de voorkant' van besluitvorming gebeuren.

Landelijk beleid

Sinds 1 oktober 2023 is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ministerie van IenW) een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom geïntroduceerd, de zogenaamde gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30). Het nieuwe wegtype GOW30 is een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen waar zowel doorstroming van verkeer als veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Door deze dubbelfunctie zijn deze wegen minder veilig. Daarnaast is het een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht voor 50 km/h, bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek.

In opdracht van het Ministerie van IenW heeft onafhankelijk kennisplatform CROW in 2021 het Afwegingskader 30 km/h (hierna: Afwegingskader) uitgewerkt. Het Afwegingskader biedt wegbeheerders handvatten wanneer een GOW30 toe te passen. In opdracht van het Ministerie van IenW heeft CROW in mei 2023 een Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (hierna: Handreiking) gepubliceerd. Hierin zijn handvatten opgenomen hoe een GOW30 in te richten indien een wegbeheerder besluit om een weg binnen de bebouwde kom om te vormen tot een GOW30.



Deze nieuwe landelijke richtlijn zorgt er – samen met de huidige Aalsmeerse verkeersproblematiek – voor dat naast heroverweging van de verkeerscirculatie ook een heroverweging van het wegencategoriseringsplan op zijn plaats is.

Vervoerregio Amsterdam

Aalsmeer maakt onderdeel uit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De VRA probeert Amsterdam en omliggende gemeenten bereikbaar te houden. Openbaar vervoer, fietsstimulering en verkeersveiligheid zijn hierbij belangrijke thema's.

De VRA is zowel concessieverlener (opdrachtgever) voor het openbaar vervoer als verdeler van de Rijksmiddelen uit de Brede Doeluitkering. De VRA stelt financiële bijdragen beschikbaar voor projecten die bijdragen aan hun doelstellingen. De gemeente dient hiervoor regelmatig aanvragen in.

Enkele voorbeelden van maatregelen die in de regel kunnen rekenen op bijdragen:

- Openbaar vervoer: aanleg van toegankelijke bushaltes, verbeteren van bestaande haltes, aanleg van busstroken of vrije businfrastructuur, prioriteitsregelingen en doorstromingsmaatregelen voor openbaar vervoer, dynamische reisinformatie
- Fietsstimulering: maatregelen die zorgen voor een kwaliteitsverbetering van het hoofdfietsnetwerk, zodat fietsers comfortabel en veilig kunnen doorfietsen; verbreden van fietspaden, aanbrengen van rode gesloten verharding, beter verlichten van fietspaden, instellen van voorrangregelingen bijvoorbeeld door aanleg van rotondes, fietsrotondes en fietsstraten en toevoegen van goede stallingsvoorzieningen
- Verkeersveiligheid: verkeerseducatie en gedragscampagnes, aanpak van black spots en andere onveilige locaties door inframaatregelen, aanleg van snelheidsremmende maatregelen en goede oversteekvoorzieningen



2.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Aalsmeerse Verkeer- en Vervoersplan (AVVP)

In 2010 is het Aalsmeerse Verkeer- en Vervoersplan (AVVP) vastgesteld. Dit AVVP was gebaseerd op het omleggen van de N201 en het afwaarderen van de Burgemeester Kasteleinweg. Het AVVP is de basis voor de huidige verkeerscirculatie en de huidige wegencategorisering. Na het AVVP is een uitgebreid uitvoeringsprogramma vastgesteld.

De doorgaande N201 is in de jaren daarna verplaatst en buiten het dorp gelegd. In 2014 ging de nieuwe weg open. Doorgaand verkeer over langere afstanden is daardoor gebruik gaan maken van de omgelegde route. De nieuwe N201 heeft ook veel extra verkeer aangetrokken. Desondanks bleef er ook op de oude route (over de Aalsmeerderbrug en de Burgemeester Kasteleinweg) veel verkeer rijden, meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Op dat moment was het verkeerscirculatieplan uit het AVVP nog niet geïmplementeerd.

In 2015 heeft een zeer uitgebreid herkomst- en bestemmingsverkeeronderzoek plaatsgevonden door middel van kentekenonderzoek, wifi en bluetooth. Uit dit onderzoek bleek dat ongeveer 75% van het verkeer over de Aalsmeerderbrug een herkomst of bestemming in Aalsmeer of Kudelstaart had. De beide dorpen genereren zelf ook een aanzienlijke hoeveelheid autoritten terwijl het aantal ontsluitingswegen en vooral het aantal overgangen over de Ringvaart beperkt was en is. Dit verkeer concentreert zich dus vooral op de oversteek bij de Aalsmeerderbrug.

Een van de gedachten achter het oude verkeerscirculatieplan was dat de capaciteit van de N231 flink zou worden uitgebreid in samenwerking met de provincie Noord-Holland, dat de Burgemeester Hoffscholteweg en de verlengde Molenvlietweg zouden worden gerealiseerd en dat de Burgemeester Kasteleinweg hard zou worden geknipt. Het lokale verkeer zou daarmee in elk geval een nieuw netwerk van ontsluitingswegen krijgen en zo veel mogelijk worden gestimuleerd om via de omgelegde N201 te rijden.

Die eerste twee maatregelen zijn momenteel echter nog niet uitgevoerd. In de tussentijd is wel de Burgemeester Kasteleinweg afgewaardeerd en is hier een HOV-busbaan aangelegd. In de praktijk is – mede vanwege de te verwachten neveneffecten en de

nog niet gerealiseerde andere maatregelen – gekozen voor een zachte knip in plaats van een harde.

Mobiliteitsagenda Aalsmeer

In 2022 is de Mobiliteitsagenda Aalsmeer vastgesteld. De Mobiliteitsagenda noemt aan de ene kant concrete maatregelen en richtingen en aan de andere kant laat de agenda ook ruimte voor nadere invulling. Deze ruimte is nodig om in te kunnen spelen op de gevolgen van grote infrastructuurprojecten als de Burgemeester Kasteleinweg, Middenweg en Burgemeester Hoffscholteweg. De Mobiliteitsagenda heeft het AVVP niet vervangen, maar wel beleidsdoelen geformuleerd voor de vormgeving van de toekomstige verkeersstructuur, een nieuwe verkeerscirculatie en een nieuwe wegencategorisering. De beleidsdoelen uit de mobiliteitsagenda zijn om Aalsmeer leefbaar, verkeersveilig en duurzaam bereikbaar te houden. Voor het verkeerscirculatieplan zijn deze doelen en de drie uitgangspunten uit de Mobiliteitsagenda het vertrekpunt:

- Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar
 - We bekijken de mobiliteitsopgave met een regionale en lokale bril vanuit alle modaliteiten.
 - We maken lopen aantrekkelijker en veiliger.
 - We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer.
 - De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden.
 - We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken.
- Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk
 - Iedereen moet veilig kunnen deelnemen aan het verkeer.
- Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar
 - We koppelen ruimtelijke ontwikkeling aan mobiliteit.
 - We kijken naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers.



- We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten.

Samengevat is het doel van de agenda om Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden en te maken voor iedereen. De gemeente werkt aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in: goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaarvervoerverbindingen en prettige wandelpaden.

Raadsprogramma 2022-2026

In 2022 is ook het Raadsprogramma voor de periode 2022-2026 vastgesteld. Hierin is het volgende opgenomen over mobiliteit:

De komende vier jaar dient de Mobiliteitsagenda te worden uitgewerkt tot praktische plannen. Perspectieven van de verschillende verkeersdeelnemers, automobilist, fietser en voetganger, worden hierbij als uitgangspunt genomen. Ook wordt vervoer via water verkend. Het openbaar vervoer dient binnen de gemeente zo vorm gegeven te worden dat deze naadloos aansluit op de behoefte van de inwoners en op de bestaande openbaarvervoerlijnen in de naburige gemeenten. De verschillende mobiliteitsplannen (algemeen verkeersplan inclusief een verkeerscirculatieplan, fietsplan, voetgangersplan, openbaar vervoersplan en een waterplan) dienen integraal als puzzelstukjes in elkaar te passen. Verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van publieke voorzieningen zijn hierbij leidend.

Coalitieafspraken 2023-2026

In de Coalitieafspraken tussen CDA, VVD en D66 uit 2023 staan ook enkele relevante passages over verkeer:

- De coalitie vindt het verkeerscirculatieplan een noodzakelijke voorwaarde om maatregelen te kunnen nemen. Alle maatregelen die nodig zijn om de verkeersstromen rustiger, duidelijker en veiliger te maken zullen meerdere jaren vragen om tot uitvoering te komen. Op basis van het vast te stellen plan zal de coalitie gericht prioriteiten stellen voor deze raadsperiode, zodat duidelijk is welke projecten we snel tot uitvoering willen brengen. Daarom stellen wij aan de hand van de uitkomsten van het plan een uitvoeringsagenda op.

- De verkeersveiligheid op de Burgemeester Kasteleinweg moet worden verbeterd. De weginrichting van de Knip moet veranderen. Het verkeer moet uit de woonwijken geweerd worden. De aanpassing van de knip krijgt prioriteit. De aanpassing van de knip mag de toekomstige woningbouwontwikkeling niet in de weg staan.
- Naast de weginrichting bij de Knip krijgt ook het verbeteren van de Legmeerdijk, tussen de Burgemeester Kasteleinweg en de Hoofdweg prioriteit. Voor een betere doorstroming is hier, in goed overleg met de provincie, verbreding van de weg nodig.





Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speedpedelec, de toename van elektrische fietsen en bakfietsen neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Aalsmeer zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De weg- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.



Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken.

Door de digitalisering laat de samenleving meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber of flietsbezorgers. Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier van reizen. Hierop dient de gemeente Aalsmeer goed te anticiperen, er zal steeds meer data beschikbaar moeten zijn. Dit is afgesproken in de Top 15 data van de Digitalisering Overheden.

Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling heeft op het gebied van de auto een groot effect op vooral gebiedsontsluitingwegen en stroomwegen (de grotere, dikkere wegen). Op deze wegen wordt de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.



Voor de gemeente Aalsmeer is het belangrijk om te anticiperen op deze technologieën en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen.

Voertuigen worden steeds geavanceerder en gaan nu al met elkaar en ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden breiden zich in de toekomst uit (onder andere met steeds slimmere verkeerslichten). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten kan dit leiden tot een betere doorstroming.

Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden; dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd worden.

Bevolkingsgroei en verstedelijking.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) had de gemeente Aalsmeer in 2024 in totaal 33.279 inwoners. De bevolking is de afgelopen 5 jaar gestegen (sinds 2020 met 4%). Deze stijging is vooral toe te wijzen aan de toename van het aantal ouderen (>80 jaar) en leeftijd 20 tot 25 jaar. Daarentegen is de leeftijdsgroep <20 jaar juist gedaald. Door de stijging van het aantal inwoners neemt ook het verkeer in Aalsmeer toe.

Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot blijft. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden bijvoorbeeld bij gedragscampagnes en handhaving.

Groei fietsgebruik

We verwachten in 2027 een groei van het fietsgebruik van 9% ten opzichte van 2019. Dat komt door de bevolkingsgroei en door de elektrische fiets, waardoor de gemiddelde fietsafstand toeneemt. Ook de toename van het OV-gebruik en

bijbehorend voor- en natransport zorgt voor meer fietsgebruik. Het aandeel van de elektrisch fiets in het totale fietsgebruik neemt naar verwachting toe van 22% in 2019 tot 43% in 2027.

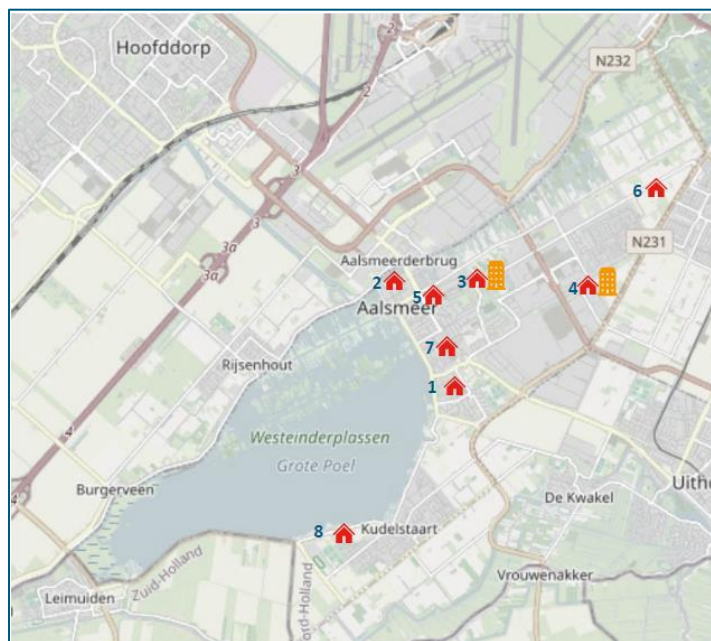
Groei auto's en autobezit

We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto's (niet hetzelfde als autogebruik). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei. Het autobezit groeit van 0,46 in 2010 naar 0,52 per persoon in 2030. Logischerwijs ligt deze waarde in stedelijke gebieden lager en in landelijke gebieden hoger. Een deel van de groei is toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven.



2.4 Ontwikkelingen

De komende jaren wordt er in Aalsmeer flink doorgebouwd. In totaal is de verwachting dat er tot 2030 ruim 2000 woningen bijkomen. Een deel van deze woningen is al in bestemmingsplannen onherroepelijk besloten en een deel van deze woningen moet nog in bestemmingsplannen worden vastgelegd. Deze ontwikkelingen hebben impact op het verkeer in Aalsmeer. Alle ontwikkelingen zijn meegenomen in dit VCP, alleen zijn voor de projecten die nog niet onherroepelijk zijn nog wel aparte verkeersonderzoeken nodig voor het vaststellen van een bestemmingsplan. De grootste ontwikkelingen binnen Aalsmeer zijn Hornmeer, Greenpark, Oosteinderdriehoek, Tuinen van Aalsmeer, Zwarteweg, Westeinderhage en de Studio's.



Figuur 2: ontwikkellocaties woningen en bedrijven



2.4.1 Woningbouwprojecten

1. Hornmeer (onherroepelijk)

In de Meervalstraat en de Roerdomplaan komen in totaal zo'n 140 nieuwe woningen. De bouw op beide locaties is inmiddels begonnen. Naast woningen worden in de Roerdomplaan ook zorgvoorzieningen gerealiseerd in de plint. Beide locaties worden in 2025 opgeleverd.

2. Studio's (nog niet onherroepelijk)

Het terrein van Studio's Aalsmeer wordt mogelijk ontwikkeld tot een woongebied. Op dit moment zijn de plannen nog niet concreet, maar in het kader van het VCP nemen we de ontwikkeling alvast mee en gaan daarbij uit van de ontwikkeling van ongeveer 600 woningen.

3. Parkmeer (onherroepelijk)

In het gebied Parkmeer worden 8 zelfbouwkavels ontwikkeld. Daarnaast zijn er 17 appartementen gerealiseerd en 30.000 m² bedrijventerrein.

4. Greenpark (onherroepelijk)

Het gebied rond de bloemenveiling in Aalsmeer wordt ontwikkeld tot een hoogwaardig bedrijventerrein, dat door de goede bereikbaarheid een aantrekkelijke vestigingsplaats vormt voor zowel regionale als internationale bedrijven. Inmiddels hebben zich al verschillende bedrijven op Green Park Aalsmeer gevestigd en is een groot deel van het terrein in al gebruik.

5. Polderzoom (onherroepelijk)

Polderzoom I is eerder al grotendeels opgeleverd en vorig jaar zijn in Polderzoom II 80 woningen opgeleverd. In het eerste kwartaal van 2025 worden de laatste 16 woningen opgeleverd in Polderzoom 1 en in de toekomst komen er in Polderzoom 2 nog eens circa 52 woningen bij. Daar is nog geen opleverdatum van bekend.

6. Oosteindedriehoek (deels onherroepelijk)

De Oosteindedriehoek is de grootste ontwikkeling binnen de gemeente met de bouw van een volledige nieuwe wijk met in totaal zo'n 1600 woningen. Voor de eerste fase is een bestemmingsplan voor de bouw van 850 woningen vastgesteld. Voor de tweede fase, de bouw van nog eens 750 woningen, moet nog een bestemmingsplan worden vastgesteld.

7. Zwarteweg (nog niet onherroepelijk)

Bij de Zwarteweg wordt een project met ongeveer 150 woningen ontwikkeld. Het project ligt pal langs de Burgemeester Kasteleinweg ter hoogte van de knip. Dat maakt dat dit project daardoor een groot raakvlak heeft met het verkeerscirculatieplan. Met name de oplossingsrichting voor de knip is van invloed op deze ontwikkeling.

8. Ontwikkelingen Kudelstaart (deels onherroepelijk)

In Kudelstaart vinden een aantal ontwikkelingen plaats. De ontwikkelingen zijn Bilderdammerweg (ruim 30 woningen) en Westeinderhage. Westeinderhage is inmiddels onherroepelijk. Er worden met dit project ruim 260 woningen gerealiseerd. Er zijn ook initiatieven waar nog een besluit over genomen moet worden, zoals Hoofdweg Zuid (300 woningen).

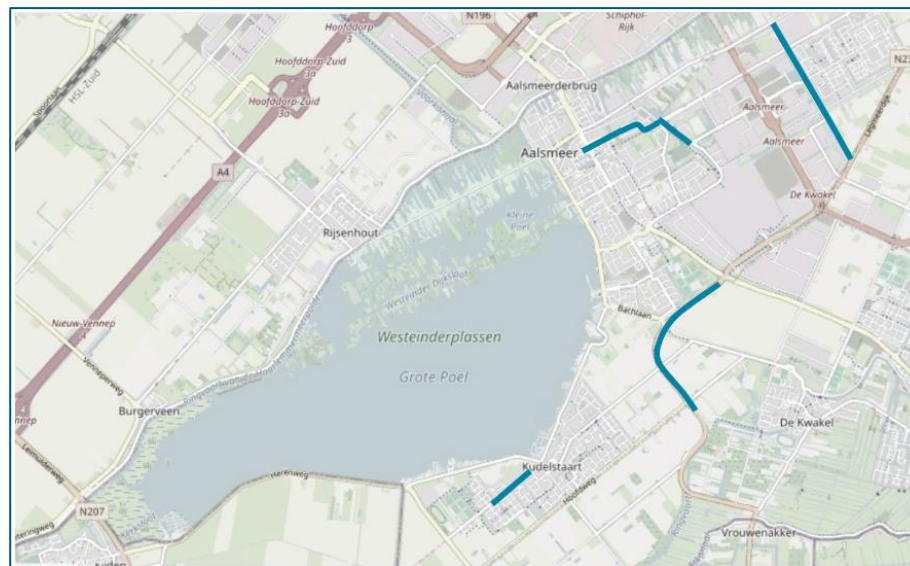
2.4.2 Infraprojecten

Meerjarenprojectplan Buitenruimte

Jaarlijks wordt in Aalsmeer het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte met actuele ontwikkelingen en een uitvoeringsprogramma geactualiseerd en vastgesteld. Via het MPP worden de verkeersprojecten indicatief gepland en wordt de financiering geregeld. Ook maatregelen die voortvloeien uit dit VCP/WCP zullen via het MPP geprogrammeerd worden.

De volgende projecten uit het MPP zijn voor het VCP het meest relevant:

1. Aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
2. Aanleg Spoorlijnpad-noord (netwerk langzaam verkeer)
3. Aanleg van de Verlengde Molenvlietweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
4. Reconstructie van de Machineweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
5. Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer (netwerk langzaam verkeer)
6. Fietspad Bilderdammerweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
7. Herinrichting Hortensialaan (netwerk auto en langzaam verkeer)
8. Herinrichting en brug Lijnbaan-Dorpsstraat (netwerk boot, auto en langzaam verkeer)



Figuur 3: ontwikkelingen infrastructuur

1, 2 en 3: Aanleg Burgemeester Hoffscholteweg, Spoorlijnpad en Verlengde Molenvlietweg



De Burgemeester Hoffscholteweg en Verlengde Molenvlietweg maken onderdeel uit van de zogenaamde Noordvork. Deze nieuwe infrastructuur verbindt de N201, Greenpark en Oosteinde op een betere manier met het centrum van Aalsmeer dan de huidige wegen en vormt bovendien een alternatief voor de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg. De aanleg van de nieuwe infrastructuur gaat niet zonder slag of stoot. Er is sprake van moeizame grondverwerving, vervuiling, en complexe verlegging van kabels en leidingen. De nieuwe wegen beginnen op de luchtfoto van Aalsmeer zichtbaar te worden, maar uitvoering zal zeker tot in 2025 duren. In het project Burgemeester Hoffscholteweg wordt ook het verwijderde Spoorlijnpad tussen Stommeerkade en Bielzenpad teruggebracht, inclusief veilige oversteek bij de Hoffscholteweg. Dit pad moest verwijderd worden vanwege de afgraving van de dijk ten behoeve van leidingwerkzaamheden en de aanleg van de nieuwe weg, maar zal op veler verzoek weer, en in verbeterde vorm, worden aangelegd.

4. Reconstructie Machineweg

De reconstructie van de Machineweg is een van de ingrijpendste, belangrijkste maar ook meest complexe projecten in Aalsmeer. De verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling schieten op een aantal punten tekort. Onder andere door de aanwezigheid van het water, de aankoop van gronden, diverse benodigde procedures en verlegging van kabels en leidingen is het een tijdrovend project. Daarbij is de uitvoering ook een hele uitdaging, omdat alle achterliggende gebieden wel bereikbaar moeten blijven. Door de aanwezigheid van het water is aanpassing van de infrastructuur bij de Middenweg-Catharina-Amaliaaan alleen mogelijk door richting het water te bouwen en de nieuwe infrastructuur te onderheien. De eerste fase van dit project (alles ten zuidoosten van de Wilhelminastraat) is volop in uitvoering. Bij de Middenweg-Catharina-Amaliaaan komt een rotonde boven het water. Hier gebeurden veel ongevallen. De rotonde bij de Hornweg wordt aangepast. De langzaamverkeersvoorzieningen worden verbeterd. Er komt een vrijliggend fietspad en trottoir tussen Hornweg en Japanlaan. Het gedeelte tussen Japanlaan en Legmeerdijk heeft een trottoir gekregen en de rijbaan is versmald en ingericht als 30 km/uur-gebied. In fase 2 zou een vergelijkbare rotonde op de kruising Machineweg-Aalsmeerderweg worden aangelegd. Deze rotonde is nodig om de

verkeersafwikkeling te verbeteren die bovendien verder onder druk komt te staan door diverse nieuwbouwplannen die tot extra verkeer leiden. Een rotonde kan het verkeer beter verwerken en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om langzaam verkeer op deze belangrijke fietsroutes voorrang te geven. Door diverse tegenvallers is de financiële haalbaarheid van deze rotonde op korte termijn onzeker geworden.

5. Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Vanaf de nieuwe woonwijk Polderzoom 2 zijn in het stedenbouwkundig plan onvoldoende verbindingen met langzaamverkeerroutes bedacht. Om het fietspad langs de Aalsmeerderweg of het Bielzenpad te bereiken moet men twee keer een 50-weg kruisen. Er is een aanzienlijk hoogteverschil tussen de wijk en het Bielzenpad. Een directe fietsverbinding is hier niet mogelijk. Daarom wordt gezocht naar alternatieven om Polderzoom 2 voor langzaam verkeer beter te ontsluiten.

6. Fietspad Bilderdammerweg

Op het 30 km/uur-gedeelte van de Bilderdammerweg is het in de spitsen te druk met gemengd verkeer, waarbij auto's, bussen en fietsers allemaal van dezelfde rijbaan gebruik maken. Langs dit weggedeelte wordt een vrijliggend fietspad aangebracht. Op het Robend worden de fietsstroken verbreed en de kruising bij de Graaf Willemlaan en het winkelcentrum wordt aangepast.

7. Herinrichting Hortensialaan

De Hortensialaan wordt ingericht als 30 km/uur-gebied. Hierbij worden ook de kruispunten met de Ophelialaan en met de 1e J.C. Mensinglaan aangepast. De weg wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer dat de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg probeert te omzeilen. Het gedeelte tussen Ophelialaan en 1e J.C. Mensinglaan is inmiddels gereed.

8. Groot onderhoud en brug Lijnbaan-Dorpsstraat

De Lijnbaan en de Dorpsstraat zijn aan groot onderhoud toe tussen Oosteinderweg en Barendeburg. De wegen worden ingericht als 30 km/uur-zone ingericht, met een kruispuntplateau op de kruising Dorpsstraat-Ringvaartzijde. Halverwege de Lijnbaan



wordt een brug gerealiseerd. Deze brug is van belang om de woningen per boot bereikbaar te maken en een verbinding met de Ringvaart te creëren. Na overleg met bewoners is besloten geen circulatiemaatregelen zoals een knip of eenrichtingsverkeer door te voeren, maar de weg wel opnieuw in te richten.

2.4.3 Regionale ontwikkelingen

1. 1e fase capaciteitsvergroting N231-zuid

De provincie Noord-Holland is eigenaar en wegbeheerder van de N231. De weg heeft onvoldoende capaciteit in de spitsen en dat leidt regelmatig tot filevorming. Voor verdubbeling van deze weg en het substantieel vergroten van de capaciteit van de kruispunten ziet de provincie echter in de komende jaren geen mogelijkheden. De provincie gaat binnenkort groot onderhoud plegen. Voor de gemeenten Aalsmeer en voor de Vervoerregio Amsterdam is het verbeteren van de doorstroming en oversteekbaarheid van deze weg van groot belang. Een goede doorstroming op de N231 zorgt voor minder verkeer over de lokale wegen van Kudelstaart en Aalsmeer en zorgt voor een snellere afwikkeling van de R-net-buslijnen.

Aalsmeer, Provincie en Vervoerregio zijn al enkele kortetermijnmaatregelen overeengekomen om de capaciteit op relatief eenvoudige wijze te vergroten. Op de Bachlaan komt een extra opstelvak. In zuidelijke richting komen twee rijstroken tot en met de kruising met de Mijnsherenweg. De busstrook in noordelijke richting wordt opgeheven. Alle partijen dragen bij aan de financiering van deze maatregelen.

De provincie Noord-Holland voert daarnaast een regionale studie uit (Zuidlobstudie) op welke provinciale wegen een capaciteitsverhoging nodig is. De gemeente Aalsmeer dringt aan op verhoging van de capaciteit van de Legmeerdijk en Bosrandweg.



2.5 Huidige netwerken (per vervoerswijze)

2.5.1 Voetgangersnetwerk

Aalsmeer heeft geen officieel vastgesteld voetgangersnetwerk. Het uitgangspunt vanuit de mobiliteitsagenda is dat voetgangers overal prettig moeten kunnen komen binnen de gemeente.

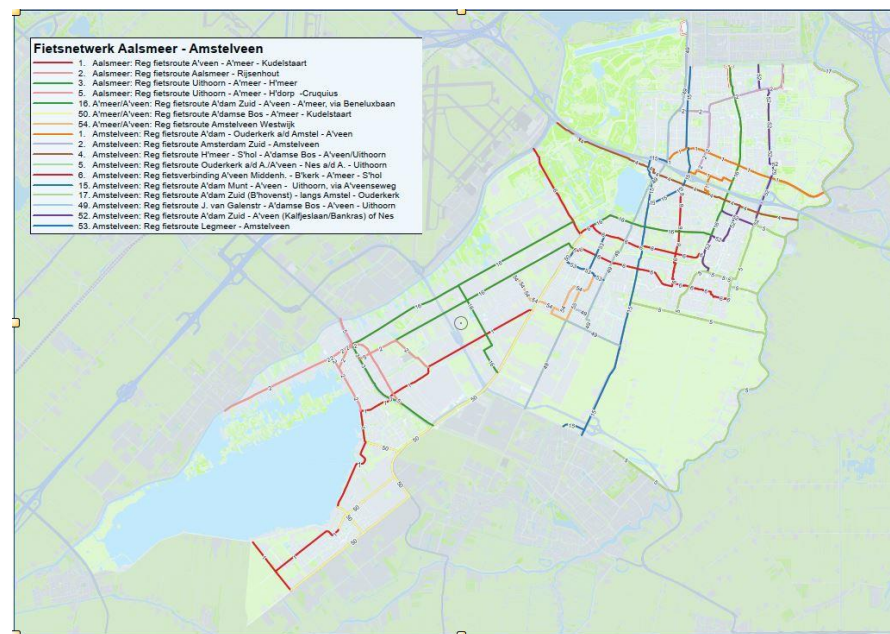
2.5.2 Fietsnetwerk

Het regionale hoofdfietsnetwerk van de Vervoerregio Amsterdam staat hieronder weergegeven met routenummers. Op dit hoofdnetwerk streven de Vervoerregio en de regiogemeenten naar comfortabel en veilig doorfietsen. Hierbij wordt gestreefd naar brede fietspaden in rode gesloten verharding (asfalt of beton), goede verlichting en zo veel mogelijk voorrang voor fietsers. De onderstaande regionale kaart klopt voor Aalsmeer nog niet voor 100%. Vooral rond het centrum en de Burgemeester Hoffscholteweg zijn enkele aanpassingen nodig.

Enkele routes in de regio hebben de topstatus van MRA-fietsroute gekregen (Metropoolregio). Voor deze routes liggen de kwaliteitscriteria iets hoger dan voor de overige regionale routes.

Momenteel zijn in Aalsmeer drie routes aangewezen als MRA-route:

- Aalsmeerderweg-Bielzenpad-Wissel-Baanvak-centrum
- Burgemeester Kasteleinweg
- Centrum-Stommeerweg-Kudelstaartseweg-Robend-Hoofdweg



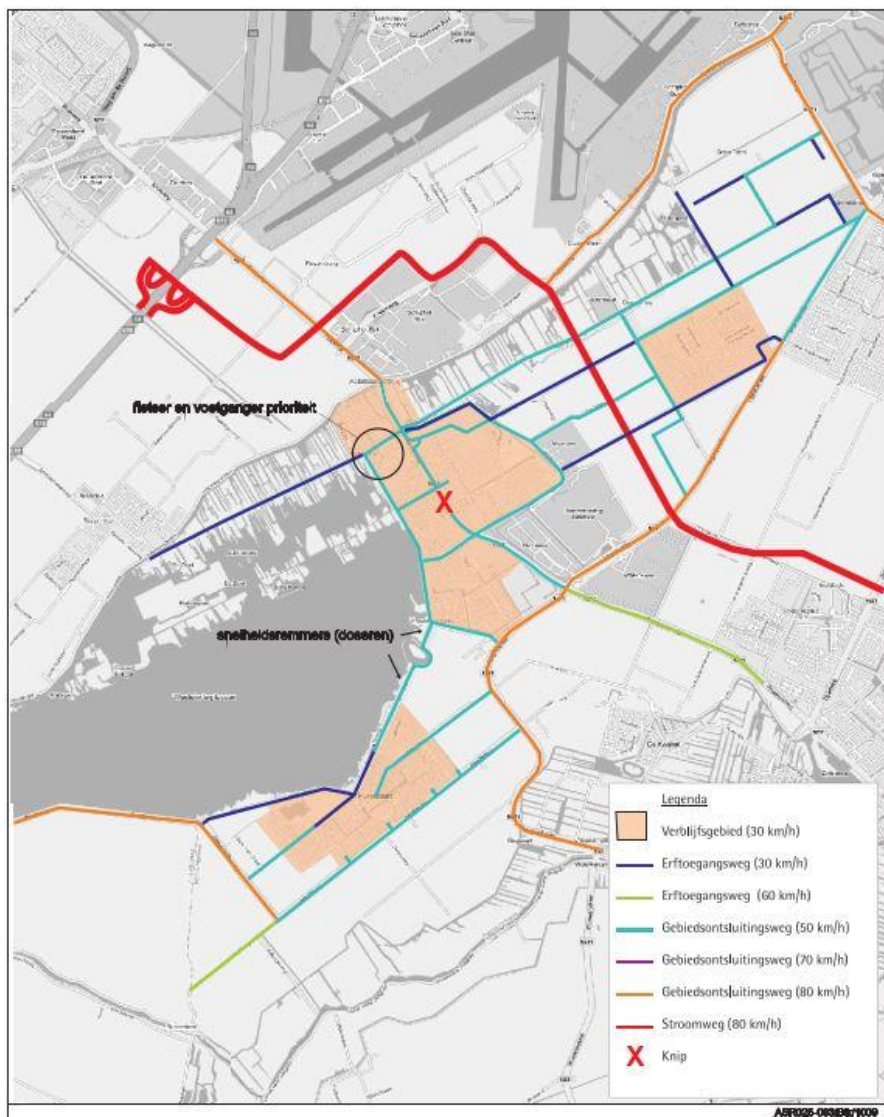
Figuur 4: Huidig fietsnetwerk

2.5.3 Autonetwerk

Gemotoriseerd verkeer kent een andere ontsluiting dan fietsverkeer. Op de plattegrond hieronder, uit het Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan 2010, staat het autonetwerk weergegeven. De knip in de Burgemeester Kasteleinweg is leidend geweest voor deze structuur. Toentertijd speelde het gegeven dat er nog geen nieuwe N201 was aangelegd; al het doorgaande verkeer vanuit Hoofddorp richting Uithoorn ging dwars door Aalsmeer. Aalsmeer liep hierdoor vast. Besloten werd de nieuwe N201 om Aalsmeer heen te leggen, en deze route aan te wijzen als doorgaande stroomweg (grote rode lijn in de afbeelding hieronder).

Tegelijkertijd zou er in de Burgemeester Kasteleinweg, ter hoogte van de kruising met de 1^e- en 2^e J.C. Mensinglaan, een 'harde' knip voor het





Figuur 5: Huidig autonetwerk uit APPV (wegcategorisering)

autoverkeer worden aangelegd, om doorgaand (sluip)verkeer door Aalsmeer te ontmoedigen. Dit is uiteindelijk een 'zachte' knip geworden. De route via/langs de Kasteleinweg is nog wel mogelijk, deels via 30 km/uur-straten, maar voor doorgaand verkeer is deze route niet aantrekkelijk. Het gebied rondom de Stationsweg en de Van Cleeffkade werd als centrumgebied aangewezen, waar de voetganger en de fietser prioriteit kregen.

Gebiedsontsluitingswegen met een maximale snelheid van 50 km/uur werden de Oosteinderweg, Van Cleeffkade, een deel van de Aalsmeerderweg, de Middenweg, de Molenvlietweg, de Burgemeester Kasteleinweg, de Ophelialaan, de Kudelstaartseweg, de Bilderdammerweg, de Mijnsherenweg, de Hoofdweg, de Machineweg, de Legmeerdijk (deels), de Rietwijkeroordweg (deels) en de Noordpolderweg.

Ook zijn er in het AVVP een aantal straten aangewezen, waar 30 km/uur zou moeten gaan gelden, zoals de Uiterweg, een deel van de Aalsmeerderweg, de Hornweg en het centrumgebied Kudelstaart. Niet alle 30 km/uur-limieten uit het AVVP van destijds zijn ingevoerd.



2.6 Knelpunten (leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid)

Voor het in beeld brengen van de knelpunten in Aalsmeer en Kudelstaart zijn de volgende bronnen en methoden gebruikt:

- de verkeersmeldingen uit het Fixi-systeem en andere meldingen, klachten en ervaringen van bewoners en weggebruikers;
- input van de Denktank Verkeer;
- bekijken van ongevalgegevens en onderzoeksdata (tellingen, metingen, modelgegevens);
- door de hoeveelheid verkeer en de gereden snelheden af te zetten tegen de kenmerken van wegen;
- door de netwerkkaarten over elkaar heen te leggen en te analyseren waar verschillende modaliteiten elkaar in de weg zouden kunnen zitten;
- input vanuit diverse stakeholders, zoals bewoners, provincie, MRA en politie behandelen we in hoofdstuk 5.

2.6.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheidsknelpunten zijn ontstaan omdat zowel de regionale als de lokale ontsluitingsstructuur momenteel onvolwaardig is. Hierdoor ontstaan oneigenlijke routes die niet geschikt zijn voor de hoeveelheid en het type verkeer dat er rijdt.

Onvolwaardige regionale verkeerstructuur

De gedachte was dat de hoofdontsluiting van Aalsmeer en Kudelstaart zou gaan plaatsvinden via de omgelegde N201. Tot nu toe functioneert dit onvoldoende, vanwege meerdere redenen:

- Op het oostelijke deel bij Uithoorn is gekozen voor een 2x1-structuur met een 2x1-aquaduct. Vrij snel na opening van de weg bleek al dat deze capaciteit te beperkt is en in de spitsen tot filevorming leidt.
- Veel kruispunten zijn gelijkvloers aangelegd en voorzien van verkeerslichten. Dat leidt ertoe dat de functie als stroomweg niet echt tot zijn recht komt, maar



het verkeer van kruispunt naar kruispunt rijdt en daar in de regel weer moet afremmen, stilstaan, wachten en optrekken. Op sommige kruispunten leidt dit inmiddels alweer tot terugslag en filevorming.

- Vanuit het oosten kan men nog niet rechtstreeks naar Aalsmeer-centrum rijden, omdat de nieuwe verkeersstructuur via Middenweg-Molenvlietweg-Burgemeester Hoffscholteweg nog niet klaar is. Hierdoor blijft er veel verkeer over de smalle Stommeerkade rijden.
- Vanuit het westen blijft men noodgedwongen via de Aalsmeerderbrug richting Aalsmeer en Kudelstaart rijden. Routes tussen het westen en Aalsmeer-centrum, Stommeer en Kudelstaart, zijn via de N201 5 kilometer om ten opzichte van een route via de Aalsmeerderbrug. Voor veel weggebruikers, inclusief vrachtwagenchauffeurs is en blijft het daarom logischer om via de Aalsmeerderbrug te rijden.
- Verkeer richting Kudelstaart ziet zich op de N231-zuid (Legmeerdijk-Noordzuidroute) geconfronteerd met te weinig capaciteit op de provinciale weg en veel verkeersregelininstallaties. Dit verkeer zoekt naar routes binnendoor via Mijnsherenweg, Fortbocht, Westeinderoute of juist via De Kwakel en genereert overlast en onveilige situaties op het lokale wegennet. In Kudelstaart zijn diverse nieuwbouwontwikkelingen gepland waardoor het verkeer verder zal groeien. Er is daarom een behoefte om de capaciteit op de N231-zuid uit te breiden naar een 2x2 structuur. De Provincie ziet daar voorlopig echter geen mogelijkheden voor. Bij het aankomende groot onderhoud dat de provincie uitvoert aan de N231, worden wel enkele capaciteitsverruimende maatregelen meegenomen in het werk. De maatregelen zullen vooral een effect hebben op de avondspits. Voor verbetering van de ochtendspits zijn grootschaliger maatregelen nodig.

Een onvolwaardige lokale ontsluitingsstructuur

Naast een functie voor doorgaand regionaal verkeer had de oude Burgemeester Kasteleinweg ook een hele belangrijke functie als lokale ontsluitingsweg voor de Aalsmeerse wijken aan weerszijden van deze weg. De Aalsmeerse en Kudelstaartse huishoudens genereren immers zelf ook een aanzienlijke hoeveelheid verkeersbewegingen, waarvoor lokale ontsluitingswegen nodig zijn. Met het

aanbrengen van de zachte knip is deze ontsluitingsfunctie grotendeels komen te vervallen, maar is de verkeersvraag niet verdwenen.

Mede omdat de N231 nog steeds een drukke flessenhals is, kiezen Kudelstaarters voor andere routes door Aalsmeer, onder andere via de Westeinderoute en het centrum. Mensen uit onder andere het westen van Uithoorn en werkgebieden rond de veiling en in Hornmeer zoeken naar lokale routes om de zachte knip te omzeilen. De routes via de Hortensialaan, Ophelialaan, Zwarteweg, Dreef, Jac. P. Thijsselaan en Westeinderoute (Kudelstaartseweg-Stommeerweg-Stationsweg-Van Cleeffkade) zijn hierdoor drukker geworden.

2.6.2 Veiligheid

Risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (conform SPV)

Vernieuwde, extra aandacht voor verkeersveiligheid is noodzakelijk en daarom hebben Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen nieuw beleid geïntroduceerd om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV is een visie op een nieuwe aanpak van verkeersveiligheid, de risicogestuurde aanpak. We gaan van reactief naar proactief. Om de verkeersveiligheid te verhogen dient elke wegbeheerder primair te werken aan het verbeteren van het verkeersveiligheidsniveau van en voor alle SPV beleidsthema's (het verbeteren van de basis) en éxtra inspanning te leveren op (risicofactoren binnen de) thema's die een verhoogd risico vormen.

Vanuit een risicogestuurde aanpak is het echter van groot belang dat de kwetsbare verkeersdeelnemers centraal staan. De voetganger is hierbij primair van belang (ondanks dat door onderregistratie mogelijk weinig ongevallen geregistreerd worden).

Daarnaast zijn kruispunten, of locaties waar langzaam verkeer het gemotoriseerd verkeer kruist, de locaties met het hoogste verkeersveiligheidsrisico (de vormtoets

is grotendeels voornamelijk bepaald o.b.v. de wegvakkenmerken). Deze verdienen dan ook meer aandacht dan de wegvakken. Om deze reden is onderstaand een korte scan uitgevoerd van de locaties waar met name voetgangers (en fietsers) in conflict komen met het zwaardere (gemotoriseerde) verkeer. Hierbij is het vanuit risico oogpunt van belang dat locaties met relatief veel conflicten, een relatief grote hoek en met relatief groot snelheidsverschil een hoger risico kennen.

In deze paragraaf zijn de volgende elementen uitgewerkt

- Aandachtsgebieden vanuit de Risicoanalyse
- Risicolocaties (o.b.v. risicoanalyse aangevuld met de kruispuntlocaties)
- Ongevallenanalyse

Risicoanalyse Aalsmeer¹

Doelgroepen/thema's

- Fietsers in de leeftijden 18 t/m 24 jaar, 60 t/m 64 jaar en 65+
- Ouderen (in de toekomst steeds meer in verband met toenemende vergrijzing)
- Bromfietzers+ en snorfietzers (er is een jaarlijkse toename in het aantal snorfietzers)
- Snelheid
- Gedrag algemeen: afleiding, alcohol- en drugsgebruik

Infrastructuur – algemeen

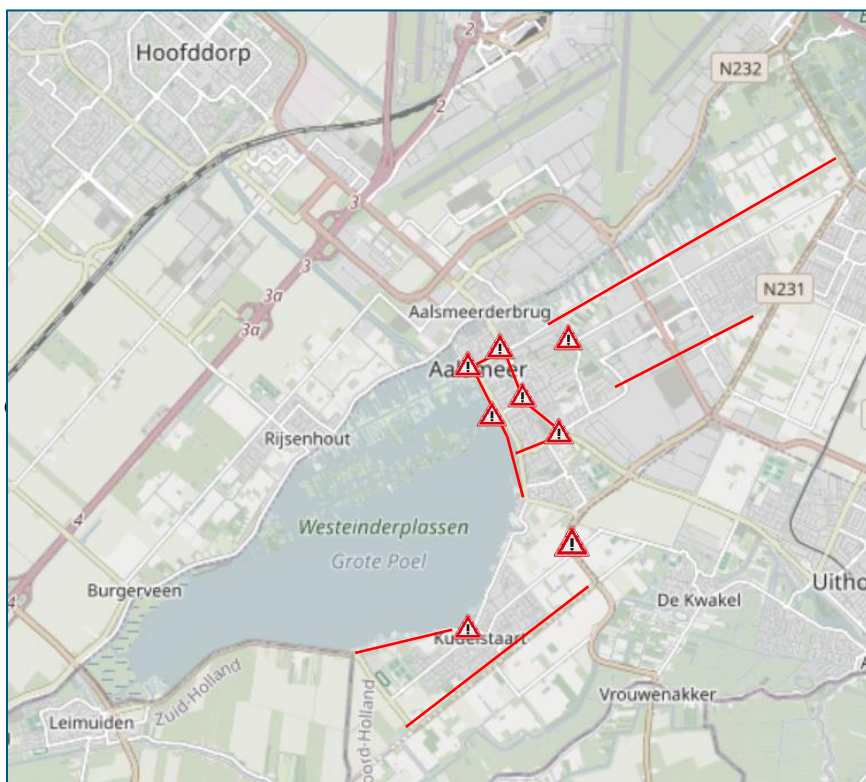
- Lintwegen met een doorgaand karakter
- Te smalle tweerichtingsfietspaden
- Fietsers op de rijbaan op 50 km/uur wegen

Infrastructuur – specifieke wegen

- Oosteinderweg
- Kruispunt Aalsmeerderweg - Stommeerkade
- N196 Burgemeester Kasteleinweg
- Zwarteweg
- Hoofdweg
- N231 Legmeerdijk (provinciale weg)
- Stormmeerweg
- Herenweg

¹ Verkeersveiligheidsanalyse Aalsmeer, VRA, 2020





Figuur 6: Locaties met een relatief groot verkeersveiligheidsrisico.

Risicolocaties

De risicoanalyse richt zich vooral op de wegvakken, welke conform de vormtoets of vanuit gebruik een aandachtspunt vormen. De locaties waar verkeer elkaar kruist vormen echter een groter verkeersveiligheidsrisico. Om deze reden zijn deze wegvakken gecombineerd met locaties waar relatief veel gemotoriseerd verkeer kruist met langzaam verkeer. Dit leidt tot de kaart in figuur 7.



Hierbij zijn bewust de N-wegen niet weergegeven, op deze wegen is de uitwisseling van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer beperkt (ten opzichte van de andere wegen).

Geregistreerde ongevallen

Vanuit het risicogestuurde beleid is het van belang om te kijken naar de locaties met het hoogste risico. Een deel van de ongevallen wordt geregistreerd en kan een aanvullend beeld geven van de verkeersveiligheidssituatie. Deze analyse van de geregistreerde ongevallen is in bijlage 1 weergegeven. Belangrijke kanttekening is dat niet alle ongevallen geregistreerd worden en daarom niet het volledige beeld geven. Voor een vergelijking de verkeersveiligheid van verschillende wegen in Aalsmeer is het wel een nuttige analyse.

Belangrijk aandachtspunt uit deze analyse zijn de kruisingen op de Burgemeester Kasteleinweg, met name die met de Dorpsstraat en met de Oosteinderweg. Op deze kruisingen zijn rotondes aangelegd, die momenteel volop in de aandacht staan. De rotondes wijken af van de standaardvormgeving omdat er is gekozen voor de aanleg van een busbaan midden door de middeneilanden, geregeld met verkeerslichten. De gemeente heeft tot tweemaal toe actie ondernomen om het aantal ongevallen hier terug te dringen.

Als de verschillende netwerken met elkaar vergeleken worden, vallen direct de Oosteinderweg, Stationsweg en Stommeerweg op, waar fietsverkeer en (zwaar) autoverkeer de weg deelt. Ook op basis van de objectieve veiligheidscijfers komen deze wegen terug.

2.6.3 Leefbaarheid

Bij leefbaarheid op het gebied van verkeer moet vooral gedacht worden aan ervaren verkeersoverlast. Dit uit zich bijvoorbeeld in geluidshinder, stankoverlast en subjectieve verkeersonveiligheid (een onveilig gevoel). Leefbaarheid gaat om het creëren van een gezonde en veilige leefomgeving door het verminderen van de

negatieve effecten van infrastructuur (barrièrewerking) en autogebruik (geluid, luchtkwaliteit).

Leefbaarheidsknelpunten komen naar voren uit meldingen van bewoners zelf. Bewoners kunnen via de website Fixi de gemeente met allerlei zaken over o.a. verkeersveiligheid bereiken. Ook is er in het najaar van 2022 een Denktank Verkeer geweest, waarin bewoners breeduit velerlei onderwerpen aangaande verkeer hebben kunnen aansnijden. De belangrijkste knelpunten uit Fixi en uit de Denktank zijn:

- Oosteinderweg, fietsers die door vrachtwagens voorbij worden gereden;
- Stommeerweg: veel gemengd verkeer (auto's, fietsers, vrachtverkeer) op een smal profiel. Het verkeer is sinds de knip ook verder toegenomen op deze weg;
- Ophelialaan en Hortensialaan: te grote hoeveelheid verkeer. Ook veel vrachtverkeer ondanks verbod voor doorgaand vrachtverkeer. Veel van dit verkeer is verkeer dat de knip ontwijkt;
- Ook de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg met busbaan middendoor worden als onveilig ervaren. Hier speelt dus een objectief én een subjectief veiligheidsprobleem;
- Het kruispunt Aalsmeerderweg / Stommeerkade / Burgemeester Hoffscholteweg / Ophelialaan: onoverzichtelijkheid, afwijkende voorrangregeling, mengvorm 30 en 50 kilometer per uur;

De Oosteinderweg, Stommeerweg, Ophelialaan en Hortensialaan zijn wegen zonder vrijliggende fietspaden. De Oosteinderweg en Stommeerweg zijn daarbij ook dermate smal, dat auto's die fietsers willen passeren, dat over de tegenliggende weghelft moeten doen. Dat leidt regelmatig tot onveilige inhaalmanoeuvres, extra gas geven als er een 'gaatje' lijkt, of fietsers die zich aan de kant gedrukt of opgejaagd voelen. De eerste vier punten zijn erg herkenbaar en worden vaak genoemd.

Speciale aandacht dient er te worden gegeven aan de Oosteinderweg. Verreweg de meeste meldingen gaan over de Oosteinderweg, en ook in de netwerkanalyse en in de ongevallencijfers springt deze eruit. Deze 50-weg met fietsstroken wordt veel door lokaal verkeer gebruikt, dat er wegens het gebrek aan drempels of andere

snelheidsremmende maatregelen vaak te hard rijdt. Bij drukte en allerhande inhaalmanoeuvres is echter een snelheid van 50 km/uur vaak ook al te hard.

Ten slotte is verkeer rondom scholen voor veel inwoners ook een zorg, zo blijkt uit meldingen. Ouders en passanten zien gedurende het halen en brengen van kinderen vaak van alles tegelijk gebeuren. Auto's parkeren in, een bakfiets rijdt langs en op hetzelfde moment probeert een leerling met zijn eerste fietsje ook zelf het schoolplein te bereiken. Dit oogt en voelt onveilig, maar juist omdat iedereen zo goed oplet, gebeuren er nauwelijks ongevallen rondom schoolpleinen.





Toekomstige netwerken



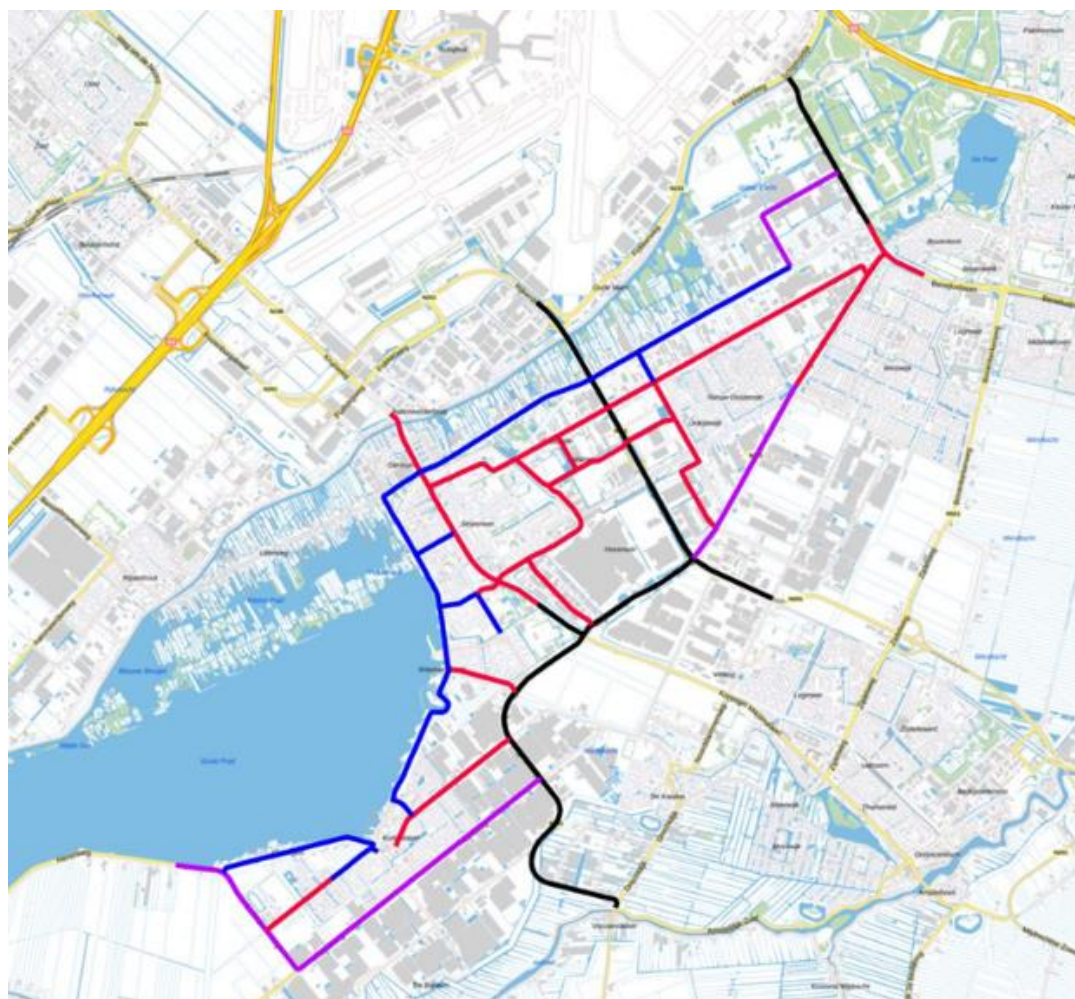
3 Toekomstige netwerken

Nieuwe Verkeerscirculatieplan

Op basis van de inzichten uit de knelpuntenanalyse en de participatiefase hebben we het VCP onderverdeeld in vijf netwerken. Hieronder wordt elk netwerk toegelicht en we beschrijven de voorgenomen veranderingen. Voor het auto-, fiets, en vrachtnetwerk is ook een kaart toegevoegd.



3.1 Auto



Autonetwerkkaart

Legenda

- = GOW 80
- = GOW 60
- = GOW 50
- = GOW 30

Wegen die geen kleur op de kaart hebben zijn ETW30 wegen

Bronnen:

- PDOK Achtergrondkaart
- Microstation

Figuur 8: Netwerk auto - wegcategorisering



3.1.1 Eerste fase maatregelen

Nieuwe wegcategorysering

Voor de verkeersveiligheid, doorstroming en prioritering van het autonetwerk geeft de netwerkkaart ook de nieuwe wegcategorysering weer (zie figuur 8). Voor wegen die geen kleur hebben gekregen op de kaart geldt dat deze wegen een maximumsnelheid 30 km/uur of in bepaalde gevallen 15 km/uur (woonerven) houden of krijgen. Deze wegen staan dus niet apart met kleur aangegeven op de kaart.

Om de verkeersveiligheid te vergroten en verkeer meer op de juiste wegen te leiden wordt ervoor gekozen op een aantal wegen de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur en op één weg de snelheid juist te verhogen naar 60 km/uur. We implementeren twee nieuwe wegcategoryeën: de GOW30 en de GOW60.

Voor ontsluitingswegen waar de inrichting van de weg niet dusdanig (te maken) is dat er veilig 50 km/uur gereden kan worden, wordt voorgesteld de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur. Dit geldt bijvoorbeeld voor wegen zonder (ruimte voor een) vrijliggend fietspad en op wegen waar veel overgestoken wordt. Doordat deze wegen een hogere rangorde hebben in het wegsysteem (en daardoor vaak een voorrangregeling kennen) spreken we over een gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30).

De volgende wegen worden afgewaardeerd naar GOW 30: nagenoeg de hele Westeinderplas-route, de Oosteinderweg, Van Cleeffkade, Dreef, Ophelialaan-west, Zwarteweg-west en Machineweg-noord. De Aalsmeerderweg blijft juist GOW50, omdat daar over de gehele lengte een vrijliggend fietspad ligt.

De categorie GOW60 wordt ingevoerd op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom die normaliter een maximumsnelheid van 80 km/uur hebben, maar vanuit verkeersveiligheidsperspectief een snelheidsbeperking krijgen van 60 km/uur. Zo heeft een gedeelte van de Legmeerdijk deze categorie wegens de vele inritten langs de weg, en stellen we voor de route Ambachtsheerweg-Hoofdweg deze categorie te geven. De Hoofdweg komt daarmee buiten de bebouwde kom te liggen. Doel hiervan is te stimuleren dat de Hoofdweg een aantrekkelijker alternatief wordt voor verkeer dat nu door Kudelstaart heen rijdt. De Hoofdweg heeft daarbij de uitstraling van een weg buiten de bebouwde kom en de weg is overzichtelijk en veilig genoeg om de snelheidslimiet iets te verhogen.

De effecten van deze maatregelen op de doorstroming zijn doorgerekend in een verkeersmodel. De resultaten hiervan zijn weergegeven aan het einde van deze paragraaf.

Opheffen knip

Zoals zichtbaar in figuur 8 is de inzet van de gemeente Aalsmeer om de burgemeester Kasteleinweg weer volledig open te stellen voor autoverkeer. Op deze manier verhogen we de leefbaarheid en veiligheid in de omliggende woonwijken. Ook wil de gemeente de rotondes op de Kasteleinweg veiliger maken en beter laten functioneren. Dit is een bijzonder complexe opgave met verschillende belangen, waarin de gemeente afhankelijk is van de medewerking van derden. De HOV-busbaan en gerealiseerde gedeeltelijke parallelstructuur zijn na lang voorbereiden met een grote regionale bijdrage aangelegd. Het gedeeltelijk terugdraaien daarvan ligt gevoelig. Daarbij is het ook moeilijk te voorspellen in welke mate een lokale ontsluitingsstructuur kan worden teruggebracht die én zo aantrekkelijk is dat het verkeer in de wijken voldoende afneemt, en tegelijk niet zó aantrekkelijk is dat er nieuw doorgaand verkeer wordt aangetrokken. Met het regionale verkeersmodel kan hier wel een inschatting van worden gemaakt.

Uit de participatie kwam ook duidelijk naar voren dat de knip in zijn huidige vorm te veel negatieve effecten met zich meebrengt. Er is dus veel maatschappelijke druk voor het opheffen van de knip. De gemeente Aalsmeer zet daarom in op het opheffen van de knip en heeft de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam gevraagd deel te nemen aan een gezamenlijke projectgroep om tot een oplossing te komen.

Globaal gezien ziet de gemeente twee opties voor het opheffen van de knip. Een variant waarbij het verkeer deels meerijdt met de bus en een variant waarbij er een parallelle weg voor autoverkeer wordt aangelegd. Deze varianten vragen om meer uitwerking en overleg met Provincie en VRA. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar een variant waarbij het verkeer gedeeltelijk met de bus meerijdt en er een rotonde wordt gerealiseerd op de Mensinglaan. Deze oplossing heeft echter mogelijk negatieve effecten voor de exploitatie van de bus, waardoor dit niet de voorkeursvariant is van de Provincie en de Vervoerregio. Zij stellen voor ook oplossingen op het gebied van gedragsbeïnvloeding op korte termijn te



onderzoeken. In een gezamenlijk projectteam wordt de komende periode onderzoek gedaan op welke manier het toegenomen verkeer in woonwijken kan worden verminderd.

Burgemeester Hoffscholteweg en Verlengde Molenvlietweg

De aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg is geen nieuw plan, maar nemen we wel op in het VCP. De weg is namelijk een belangrijke missende schakel in het netwerk. De onderhandelingen over een stuk benodigde grond zijn nu in een afrondende fase, waardoor realisatie steeds dichterbij komt. De Verlengde Molenvlietweg is in het verlengde hiervan ook een belangrijke schakel. Deze weg is in de eerste helft van 2025 gereed.

Rotonde op de kruising N231 en Marshallsingel

Om de toekomstige ontsluiting van de Oosteindedriehoek/Buitenveen goed te regelen is het gewenst om een rotonde aan te leggen op de kruising van de N231 en de Marshallsingel. Dit wordt de hoofdontsluiting van de nieuwe wijk. Voorbereiding en aanleg vindt plaats in overleg met Provincie, Vervoerregio en Amstelveen.

Verbinding Raadhuisplein en Drie Kolommenplein

Om de drukte bij de Stationsweg te verminderen, kan er een verbinding gemaakt worden tussen het Drie Kolommenplein en het Raadhuisplein, op de plek van de huidige fietsdoorsteek. Dit maakt de uitwisseling tussen de beide parkeerterreinen/parkeergebieden eenvoudiger. Als het ene gebied vol is, hoeft men niet via de Stommeerweg naar het andere gebied te rijden. Dit verhoogt de verkeersveiligheid en draagt bij aan een betere doorstroming op de Stommeerweg, Uiterweg en Van Cleeffkade.



Schoolzones

Rondom scholen willen we de focus leggen op de kwetsbare verkeersdeelnemers (veilig lopen en fietsen). Door de schoolzone duidelijk te markeren als schoolzone (met markering, adviesnelheid max 15km/h en bebording) ontstaat voor alle weggebruikers een duidelijke verkeerssituatie. De voorkeur heeft het om de weginrichting uniform in te richten. Zodat alle schoolzones in de gemeente herkenbaar zijn ingericht.



Figuur 9: Voorbeeld schoolzone Meerwijk

Doorrekening maatregelen met het regionale verkeersmodel

De hierboven genoemde aanpassingen aan het verkeersnetwerk zijn doorgerekend met het regionale verkeersmodel. Het gaat hier niet om exacte cijfers maar om een indicatie van de effecten op het hoofdwegennet. Met deze bril op dient te worden gekeken naar de resultaten. Soms zijn op lokaal niveau wat vreemde modelmatige effecten te zien, die in werkelijkheid niet zullen optreden. Het model kijkt naar prognosejaar 2030. De vastgestelde woningbouwontwikkelingen en infrastructurele maatregelen (zoals completering van de Hoffscholteweg-Molenvlietweg) zijn hierin al meegenomen.

Uitgangspunten

Voor het doorrekenen van de verkeersmodellen is er gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel, variant NHZ 3.3.

Hierbij is uitgegaan van het netwerk uit figuur 8 inclusief:

- GOW30's
- GOW60's
- Het openstellen van de Burgemeester Kasteleinweg
- Rotonde op kruispunt Burgemeester Kasteleinweg-J.C. Mensinglaan

Hierdoor gaat de doorrekening uit van een maximale variant voor de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer op Burgemeester Kasteleinweg en een onaantrekkelijke route (door lagere snelheden) op alternatieve wegen zoals de Stommeerweg.

Varianten

In de linker figuur (verschilplot) zijn de verwachte verschillen te zien tussen de prognose met de doorgevoerde maatregelen uit het VCP versus de autonome situatie in 2030. De autonome situatie is dus de situatie zonder opheffen knip en zonder 30 km/uur op diverse gebiedsontsluitingswegen, maar mét de aangelegde Burgemeester Hoffscholteweg-Molenvlietweg. Voor 2040 is ook een doorrekening gedaan. Deze komt overeen met die van 2030, maar daar is de verkeersdruk over het hele model hoger dan in 2030 (maar geeft geen andere routes). De aantallen zijn per etmaal.

Op de kaarten op de volgende pagina zijn de aantallen afgerond op honderdtallen. De effecten op kleinere wegen zijn niet weergegeven, hierdoor kan snel een overzichtelijk beeld worden gegeven van de verandering in de stromen.

Op figuur 9 zijn de toe- en afnames van verkeer te zien op de verschillende wegen. Alle wegen met een toe- of afname van meer dan 1000 voertuigen per etmaal zijn weergegeven. De rode lijnen geven een toename aan in verkeer over die route. De groene lijnen geven een afname aan van verkeer over die route. De grootste toename is te zien op de Burgemeester Kasteleinweg. De grootste afname is te zien aan de Stommeerweg waar ongeveer 7000 voertuigen minder per etmaal overheen zullen rijden. Verder zien we een modelmatige afname van verkeer in de Ophelialaan, Hortensialaan en de Witteweg, al zijn die niet duidelijk te zien op de afbeelding.

Op de rechter figuur 10 is weergegeven waar het verkeer dat over de Aalsmeerderbrug rijdt naartoe gaat en vandaan komt, als de knip wordt opgeheven. Voor het overzicht zijn de verkeersstromen ten noorden van de brug niet weergegeven. In dit figuur is duidelijk te zien dat verreweg het meeste verkeer op de Aalsmeerderbrug een herkomst of bestemming in Aalsmeer of Kudelstaart heeft.



Uit beide figuren kunnen de volgende (modelmatige) conclusies worden getrokken:

- Het opheffen van de knip leidt slechts tot een zeer kleine toename van verkeer over de Aalsmeerderbrug (± 1.100) en trekt wat extra bestemmingsverkeer uit Uithoorn aan, dat niet doorrijdt over de brug.
- Slechts 15% van het verkeer over de Aalsmeerderbrug (± 5.000 motorvoertuigen per etmaal) heeft na het opheffen van de knip een herkomst of bestemming in Uithoorn.
- Er treedt door het opheffen van de knip geen verschuiving op in doorgaand verkeer van de N201 naar de Burgemeester Kasteleinweg.
- Het opheffen van de knip in combinatie met de aanpassing van de snelheidslimieten op diverse lokale wegen leidt tot de gewenste ontlasting van de woonwijken en van de Westeinderoute.
- De capaciteit van de Burgemeester Kasteleinweg wordt na het opheffen van de knip volledig benut met maximaal 20.000 motorvoertuigen per etmaal, ongeveer de grens van wat een 2x1-ontsluitingsweg kan verwerken.
- Door het instellen van 30 km/uur op de Oosteinderweg verschuift het verkeer naar de Aalsmeerderweg, die daar meer geschikt voor is omdat daar een vrijliggend fietspad ligt.
- Het afwaarderen van de Hornweg tot 30 km/uur-gebied zorgt ervoor dat vrijwel alle doorgaand verkeer daarvan verdwijnt.
- Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de verschuiving van het verkeer van de nieuwe GOW30-routes naar alternatieve routes zoals de Aalsmeerderweg en de Kasteleinweg deels theoretische verschuivingen zijn, omdat niet kan worden afgedwongen dat al het verkeer op GOW30-wegen daadwerkelijk over de volle lengte 30 km/uur rijdt. Deze ontsluitingswegen moeten immers ook goed toegankelijk blijven voor nood- en hulpdiensten en de toepassingsmogelijkheden van snelheidsremmende maatregelen zijn beperkt.

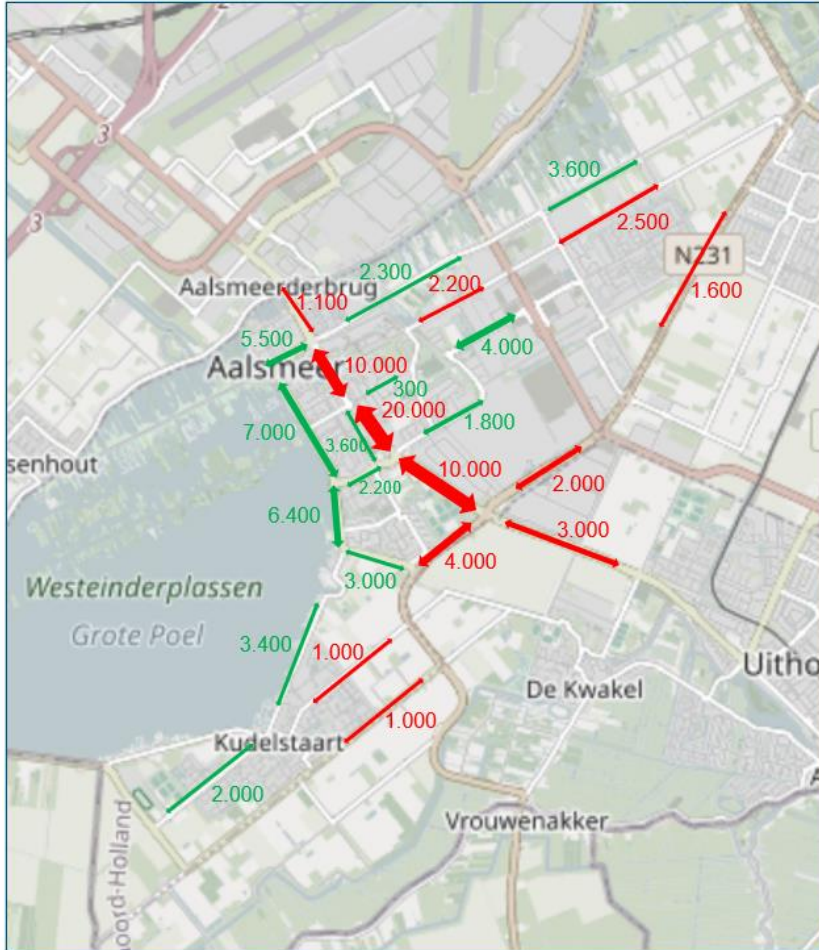
3.1.2 Tweede fase maatregelen

De ingrepen in het netwerk uit de fase 1 maatregelen, met name het opheffen van de knip, zullen veel effect hebben op andere wegen in Aalsmeer. Het is daarom handig nog geen verdergaande circulatiemaatregelen te nemen, in afwachting van

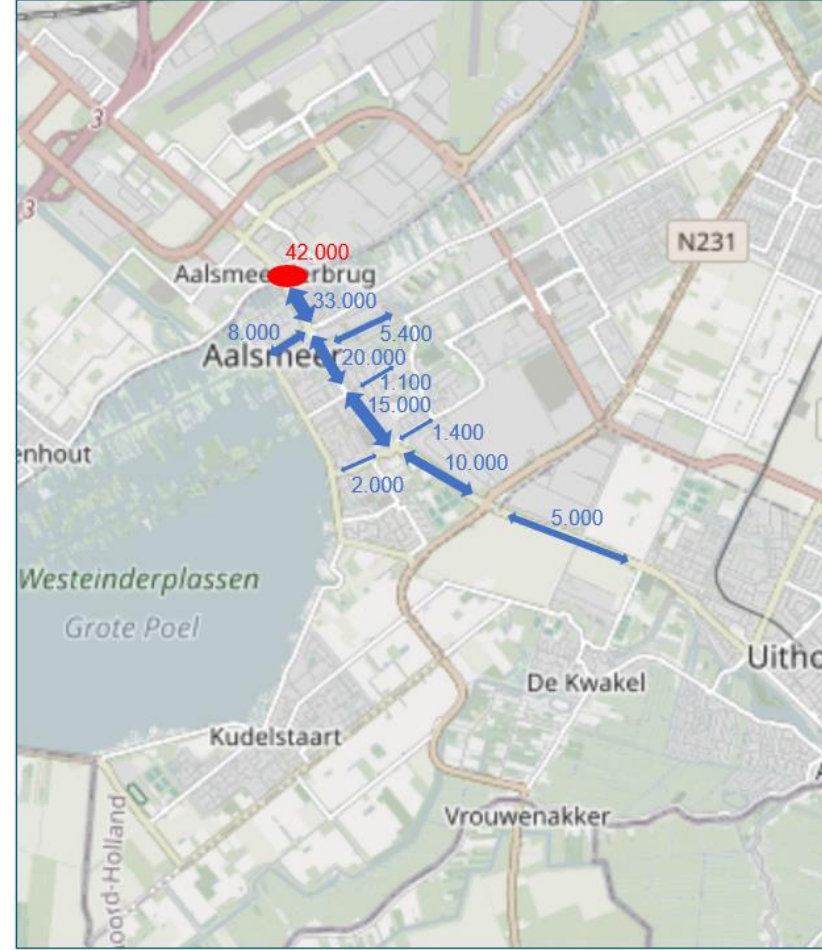
de effecten van de fase 1 maatregelen. Vanuit een verkeersmodel is het mogelijk deze effecten globaal in beeld te brengen, echter is de daadwerkelijke verkeersafwikkeling van veel factoren afhankelijk (voorrang, kruispunttype, weginrichting, etc). Om deze reden is het verstandig aanvullende maatregelen in de tweede fase af te stemmen op de nieuwe verkeerssituatie (als fase 1 is uitgevoerd).

Het is echter denkbaar dat er verdergaande maatregelen genomen zullen worden, als de maatregelen onvoldoende sluipverkeer uit de woonwijken houden. Te denken valt aan een éénrichtingsverkeerinrichting op de Stommeerweg of Stommeerkade, gecombineerd met een fietsstraat. De gevolgen van een dergelijke ingreep zijn mogelijk groot voor omliggende wegen, daarom stellen wij voor om dit eerst uit te proberen in een pilot en alleen als de maatregelen uit fase 1 onvoldoende effect hebben.



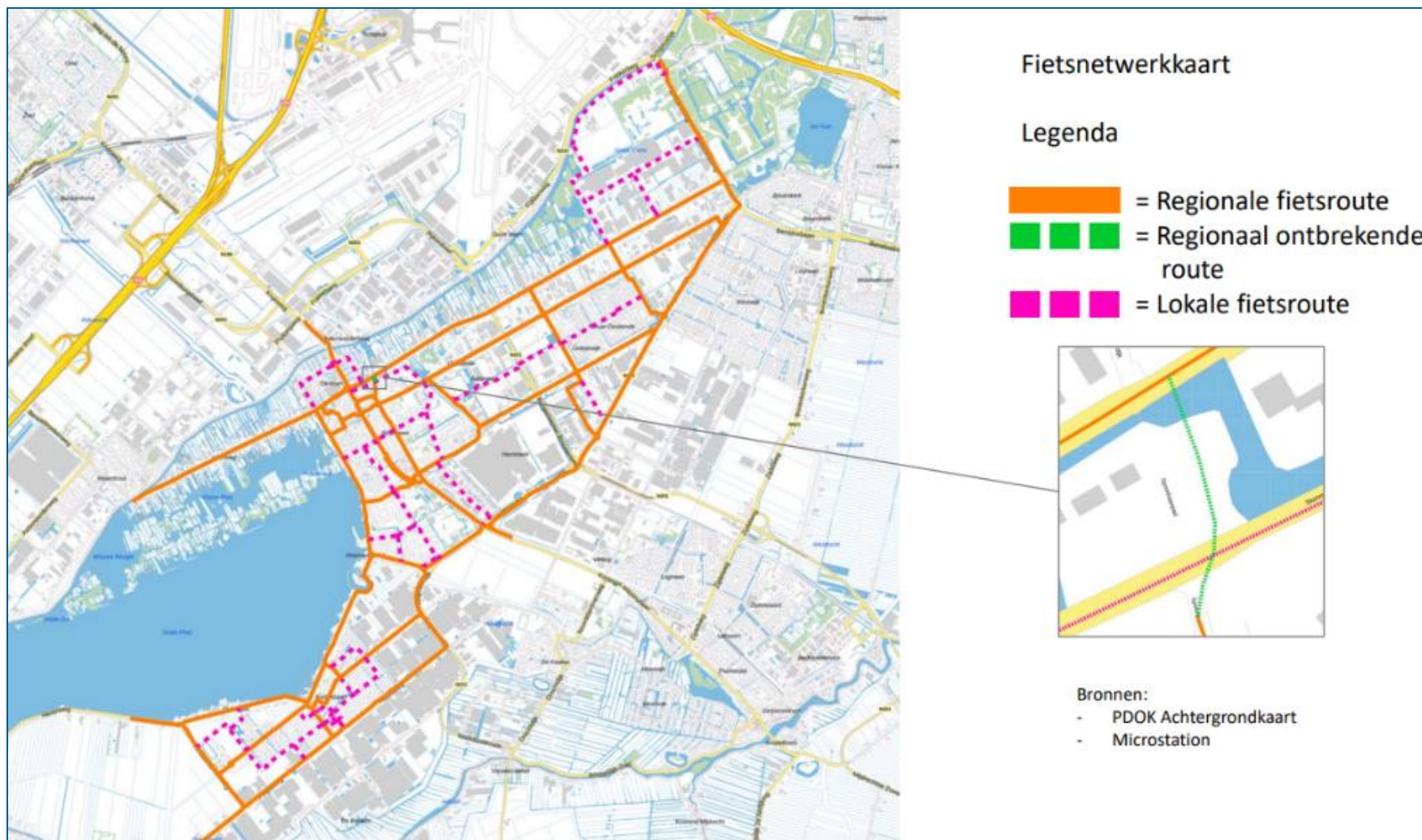


Figuur 10: Verschilplot verkeer 2030 (VCP vs. autonome situatie)



Figuur 11: Bestemming verkeer over de Aalsmeerderbrug

3.2 Fiets



Figuur 12: Netwerk fiets



Fietsstraten

Voor enkele wegen in Aalsmeer en Kudelstaart overwegen we de aanleg van fietsstraten. Dit komt voornamelijk voort uit de wens voor hoogwaardiger fietsverbindingen. Diverse lintwegen in Aalsmeer en Kudelstaart zijn hoofd fietsroutes, maar er is ofwel geen ruimte voor vrijliggende fietspaden, ofwel er zijn beperkingen voor het realiseren van een voldoende breed pad in gesloten verharding. Als de rijbaan ingericht en uitgerust kan worden als erftoegangsweg met 30 km/uur en menging van het verkeer, dan biedt de rijbaan een goed alternatief voor een comfortabele brede fietsroute over asfalt in de vorm van een fietsstraat waar de auto's te gast zijn.

Hierbij kan gedacht worden aan (delen van) de Herenweg en (delen van) de Kudelstaartseweg in Kudelstaart, en wellicht de Lijnbaan in Aalsmeer. Er zijn wel richtlijnen voor het instellen van fietsstraten. Zo is het belangrijk dat het niet te druk is qua autoverkeer. Langs diverse lintwegen zijn de trottoirs erg smal (max. 90 cm). Het realiseren van fietsstraten biedt daar de mogelijkheid om de trottoirs te verbreden en bomen meer ruimte te geven. In de participatie zijn ook de Stationsweg en Stommeerweg geopperd voor een fietsstraatrichting. Vooral nog is het op deze wegen te druk voor een realistische auto-te-gast-uitstraling. Het is niet uitgesloten dit in de toekomst te herzien, zoals beschreven in 3.1.2.

Meer (volwaardige) verbindingen Oosteinderweg-Stommeerkade en Aalsmeerderweg

De Oosteinderweg is geen prettige weg om over te fietsen. Ook gebeuren er veel ongevallen. De smalle ruimte maakt het echter moeilijk om tot een weginrichting te komen die de veiligheid voor fietsers vergroot. Er is geen ruimte voor het aanleggen van een vrijliggend fietspad en de weg is te lang om eenrichtingsverkeer in te stellen. Dit zou voor de aangrenzende woningen en bedrijven tot veel te veel omrij kilometers leiden. Om fietsers de mogelijkheid te geven eerder van een meer veilige route gebruik te kunnen laten maken onderzoeken we of er meer verbindingen mogelijk zijn tussen de Oosteinderweg en de Stommeerkade en Aalsmeerderweg.

We gaan in gesprek met de Provincie om het Spoorlijnpad ook voor fietsers door te trekken tot de Oosteinderweg. Fietsers gebruiken nu vaak het bestaande smalle voetpad, maar misschien biedt het perceel aan de noordzijde daarvan wel mogelijkheden om een volwaardige fietsverbinding te realiseren. We onderzoeken waar op de Oosteinderweg er op nog meer tactische plekken fietsdoorsteken



gerealiseerd kunnen worden naar de Aalsmeerderweg. De haalbaarheid hiervan is onzeker, omdat er voor één of meerdere van dit soort doorsteken grond zal moeten worden verworven.

Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Tot medio 2025 is het niet mogelijk de wijk Polderzoom 2 richting het centrum te verlaten. Fietsers kunnen nog via de tijdelijke Burgemeester Hoffscholteweg richting Aalsmeerderweg-Ophelialaan, maar na afronding van deze weg kan dat niet meer en moet men via Parkmeer en de Stommeerkade gaan fietsen. Voor wandelaars is de situatie niet veel beter. Men kan straks eveneens via Parkmeer richting de Stommeerkade, maar op de Stommeerkade ligt geen trottoir en rijdt nu nog doorgaand verkeer.

Medio 2025 worden er verbindingen aangelegd tussen de wijk en het vernieuwde Spoorlijnpad en zijn er wat meer alternatieven beschikbaar voor wandelaars en fietsers. Nog wat later volgt het doortrekken van deze paden richting Burgemeester Kasteleinweg. Daarmee blijven de verbindingen richting Aalsmeerderweg, Bielzenpad en Geijlwijkerweg/Ophelialaan-noord ontoereikend. We onderzoeken onder andere of het mogelijk is alsnog een fietspad en/of trottoir langs de Burgemeester Hoffscholteweg aan te leggen of eventueel een trap richting het Bielzenpad te realiseren, voorzien van fietsgoten. Deze maatregel was voor de ontsluiting van de wijk al opgenomen in het Meerjaren Projectenplan (MPP), maar is wel als maatregel opgenomen in het VCP, omdat dit dan officieel onderdeel wordt van het toekomstige netwerk.

Hogedijk

De Hogedijk zou voor fietsers een goed alternatief kunnen zijn voor een deel van de Oosteinderweg. We streven er in de toekomst dan ook naar dat de Hogedijk weer volledig gebruikt kan worden door fietsers en wandelaars.

3.3 Voetgangers

Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Zie 3.2 fietsers.

Smalle trottoirs langs diverse lintwegen

De trottoirs langs diverse lintwegen zijn te smal om comfortabel te lopen. Dit zien we bijvoorbeeld langs de Oosteinderweg, Hornweg en Kudelstaartseweg. Bij herinrichtingen van smalle lintwegen wordt daarom gekeken of er ruimte gecreëerd kan worden door de realisatie van een fietsstraat. Door de verlaging van de maximale snelheid kunnen fietsers veilig naar de rijbaan, waardoor meer ruimte voor voetgangers overblijft. Deze oplossing zal echter niet langs elke lintweg een mogelijkheid zijn.

Voetgangervoorzieningen richting Aalsmeerderbrug

Een veel gebruikt olifantenpaadje tussen de Dorpsstraat en Aalsmeerderbrug zal de gemeente officieel gaan faciliteren via een halfverharding, zoals een schelpenpaadje. Aan de overkant mis nu ook een voetgangervoorziening. We stellen voor om te onderzoeken of hier een pad gecreëerd kan worden.

Kruising Aalsmeerderweg richting Hoffscholteweg

In algehele zin moet deze kruising beter worden ingericht. Voor voetgangers specifiek missen nu voorzieningen. In het ontwerp van deze kruising moet daar rekening mee worden gehouden.

Hogedijk

Zie 3.2 fietsers.

3.4 Openbaar vervoer

De Vervoerregio beheert de concessie van het openbaar vervoer. De gemeente heeft hierdoor de medewerking nodig van de Vervoerregio om het openbaar vervoer aan te passen. Er is echter wel een rol voor de gemeente om bij de provincie met goede argumenten te lobbyen om aanpassingen te doen aan het openbaar vervoernet.



Verbetering huidige lijnen

Buslijn 340 rijdt inmiddels weer acht keer per uur, buslijn 171 rijdt ook weer na 21.00, en er zijn positieve aanpassingen aan lijn 357 doorgevoerd, zoals nieuwe bushaltes en een voetgangersbrug bij de Legmeerdijk, waardoor de reistijd vermindert.

Rechtstreeks naar Schiphol en bereikbaarheid Kudelstaart

De gemeente blijft aandringen op de terugkeer van buslijn 342. Ook naar en vanuit Kudelstaart is het nog niet fijn reizen. De gemeente dringt aan op een verbinding met Leimuiden vanuit Kudelstaart, zodat er vanuit daar aansluitingen zijn op het Zuid-Hollandse OV-netwerk. Ook zet de gemeente in op een hogere frequentie van buslijn 357 voor een betere bereikbaarheid van Kudelstaart met het OV.

Doortrekken Uithoornlijn

In de zomer van 2024 is de Uithoornlijn in gebruik genomen. Aalsmeer zet het op termijn doortrekken van de Uithoornlijn naar Aalsmeer op de agenda bij regionale samenwerkingsverbanden. Ook bepleiten wij een P+R voorziening bij een nieuwe tramhalte bij het bedrijventerrein BTAZ in Amstelveen.

3.5 Vrachtverkeer

Van oudsher zijn er in Aalsmeer veel verschillende bedrijven. Winkels, horeca, recreatiebedrijven, scheepsbouw, kwekerijen etc, etc. Deze bedrijvigheid verschilt van aard en omvang, en kenmerkt zich onder andere door een grote verspreiding over het hele grondgebied van de gemeente. Flora Holland en de daaraan gelieerde bedrijven vormen op zichzelf een gebied met grootschalige bedrijvigheid. Wat alle bedrijvigheid met elkaar gemeen heeft is het genereren van vrachtverkeer. Daar komt vrachtverkeer t.b.v. bewoners in de vorm van o.a. bezorging en verhuizing nog bij. En tot slot is er in Aalsmeer ook sprake van doorgaand vrachtverkeer zonder begin- of eindbestemming in Aalsmeer zelf, al is deze laatste categorie relatief klein. Uit eerder verkeersonderzoek en TomTom data leiden wij af dat het percentage doorgaand verkeer tussen de 5 en 15% ligt. We gaan er van uit dat dit voor vrachtverkeer vergelijkbaar, zo niet lager, is.

Vrachtverkeer wordt geacht zoveel mogelijk gebruik te maken van de hoofdroutes door Aalsmeer die ook ingericht en geschikt zijn voor vrachtverkeer. Dit proberen we zoveel mogelijk te sturen door goede inrichting van de wegen, goede bewegwijzering en in samenwerking met de provincie met behulp van dynamische routeinformatie. Samen met Flora Holland en de VRA wordt er gewerkt aan de ongestoord logistieke verbinding, zodat veiling-gerelateerd vrachtverkeer zo min mogelijk over het gemeentelijke en onderliggende wegennet hoeft te rijden en zo gemakkelijk mogelijk richting N201 en A4 en A9 wordt geleid.

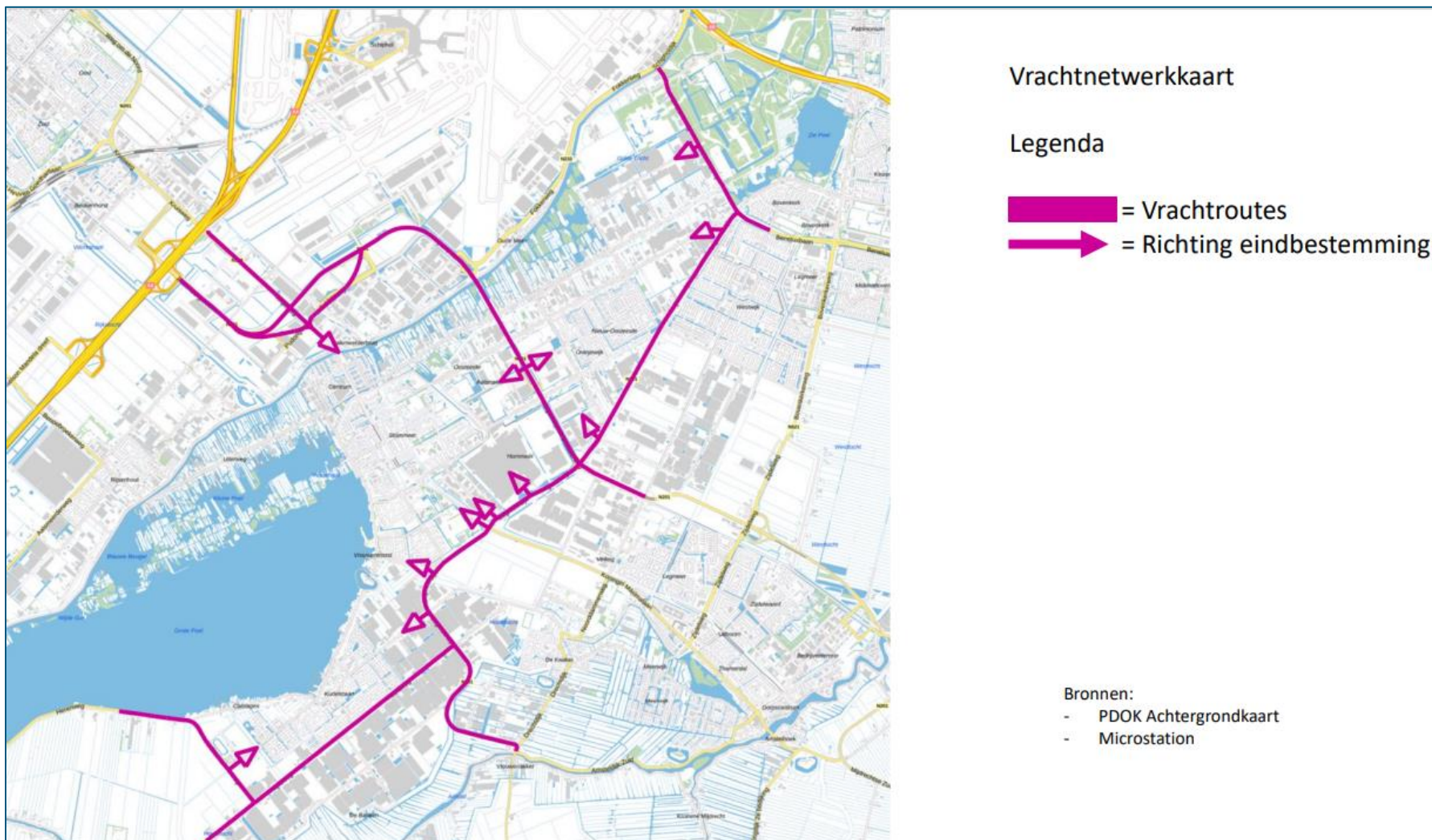
Met de kaart uit figuur 13 geven we aan welke afslagen vrachtwagens vanaf de provinciale wegen moeten nemen voor de kortste afstand door het dorp om hun bestemming te bereiken. De belangrijkste economische clusters in Aalsmeer (Schinkelpolder, Greenpark, Flora Holland, Hornmeer en Tuindersgebied Kudelstaart-De Kwakel) zijn zonder routes door woonwijken goed bereikbaar via de aangegeven pijlen. Deze routes moeten optimaal ingericht worden om chauffeurs te helpen deze routes te vinden.

Hiermee kunnen we niet voorkomen dat er vrachtwagens door het dorp rijden, maar we kunnen wel sturen op gedrag om alleen het noodzakelijke bestemmingsverkeer in de wijken te laten komen. Vanwege de bevoorrading van Aalsmeerse bedrijven

(en soms bewoners) buiten de bedrijventerreinen, zijn dit alsnog best veel vrachtverkeersbewegingen.

Verder verwachten we dat het opheffen van de knip een positief effect zal hebben op vrachtverkeer in de woonwijken, omdat het over het algemeen een effect zal hebben op sluipverkeer. De nieuwe wegencategorisering zal ook een positieve aantrekkingskracht hebben voor die wegen, waar we graag willen dat vrachtwagens rijden.





Figuur 7: Netwerk vrachtverkeer

Vrachtwagenbeperkingen

Vrachtverkeer in Aalsmeer is dus niet volledig te weren, vanwege de aanwezigheid van veel bedrijven door de gehele gemeente. Ook moeten winkels bevoorrad kunnen worden. Daarnaast moeten ook woonstraten bereikbaar blijven voor vrachtverkeer, al is het maar omdat bewoners spullen laten bezorgen, verhuizen of willen verbouwen. Een algeheel verbod is daarom niet wenselijk en niet mogelijk.

Een verbod op doorgaand vrachtverkeer is doorgaans beperkt effectief. Veel vrachtverkeer door Aalsmeer betreft immers al lokaal vrachtverkeer met een bestemming in Aalsmeer. Deze maatregel voorkomt dit niet. De handhaving van een dergelijk verbod wordt door de politie uitgevoerd, waardoor de gemeente beperkte invloed heeft op de handhaving. Niettemin zal onderzocht worden om voor bepaalde woonstraten een verbod op doorgaand vrachtverkeer in te voeren middels een verkeersbesluit, waarbij het advies van de politie ook een belangrijke rol speelt. We onderzoeken of er straten vanuit technisch oogpunt een beperking op vrachtverkeer nodig hebben, zoals op de Uiterweg het geval is. Ook overige denkbare maatregelen worden in dit onderzoek meegenomen, zoals inzet van camera's, hoogtebeperking, milieuzones en venstertijden voor bevoorrading.

Sturen op type bedrijvigheid bij nieuwe ontwikkelingen

Om meer overlast in de toekomst te voorkomen is het van belang om bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen onder meer te sturen op de vestiging van bedrijfsfuncties met de zwaarste verkeersindicatie, door deze bijvoorbeeld slechts toe te staan als er sprake is van een goede ontsluiting op het regionale verkeersnetwerk, zoals op de kaart is aangegeven. Dit is in lijn met de motie bevrozing logistiek.

Gesprek met ondernemers en logistieke hub

In onze gesprekken met ondernemers wordt vrachtverkeer een standaard onderwerp. Hierin wijzen we op de voorkeursroutes om woonwijken zo veel mogelijk te ontlasten. De mogelijkheden van een logistieke hub zullen ook worden meegenomen in de gesprekken met ondernemers.

Bewegwijzering

We gaan onderzoeken op welke manier de bewegwijzering in en rond Aalsmeer geoptimaliseerd kan worden om vrachtverkeer zo goed mogelijk buiten woongebieden om naar de eindbestemming te begeleiden.



Uitwerking en vervolg



4 Maatregelen

Dit VCP is de visie waarmee we het verkeer de komende jaren in goede banen willen leiden. Deze visie moet via projecten, (verkeers)besluiten en maatregelen stap voor stap worden uitgewerkt. De maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 3 worden in een uitvoeringsplan geprioriteerd en voorzien van een kosteninschatting. Dit uitvoeringsplan wordt dan geïntegreerd in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP). Wanneer maatregelen in uitvoering gaan of er een verkeersbesluit moet worden genomen, geeft dit bewoners de mogelijkheid tot inspraak of bezwaar. Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen:

Maatregelen waartoe reeds besloten is en welke de komende tijd worden afgemaakt c.q. uitgevoerd:

- Aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg;
- Aanleg Spoorlijnpad-noord;
- Aanleg van de Verlengde Molenvlietweg;
- Reconstructie van de Machineweg;
- Fietspad Bilderdammerweg;
- Herinrichting Hortensialaan;
- Herinrichting en brug Lijnbaan-Dorpsstraat;
- 1e fase capaciteitsvergroting N231-zuid

Nieuwe maatregelen volgend uit het VCP welke uitgewerkt worden in een uitvoeringsplan

- Invoeren GOW 30 en GOW 60 en bijbehorende verkeersbesluiten;
- Aanpassen Burgemeester Kasteleinweg in overleg met provincie en vervoerregio;
- Actieve deelname aan zogenaamde zuidlob-studie met provincie en buurgemeenten, ter verbetering bereikbaarheid op langere termijn;
- Aanleg rotonde N231-Marshallsingel;
- Verbinding Raadhuisplein en Drie Kolommenplein;
- Schoolzones verbeteren en uniformeren;
- Onderzoek naar en invoeren van diverse fietsstraten;
- Onderzoeken meer verbindingen tussen Oosteinderweg en Stommeerkade-Aalsmeerderweg;
- Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer;
- Verbeteren toegankelijkheid Hogedijk voor fietsers en wandelaars;
- Verbeteren trottoirs langs lintwegen;
- Voetgangersvoorzieningen richting Aalsmeerderbrug; Verbeteren kruising Aalsmeerderweg richting Hoffscholteweg;
- Voortzetten lobbyactiviteiten verbetering openbaar vervoer;
- Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimaliseren bewegwijzering vrachtverkeer;
- Aandacht voor vrachtverkeer in gesprekken met ondernemers, inclusief verkennen mogelijkheden van een logistieke hub;

Participatie

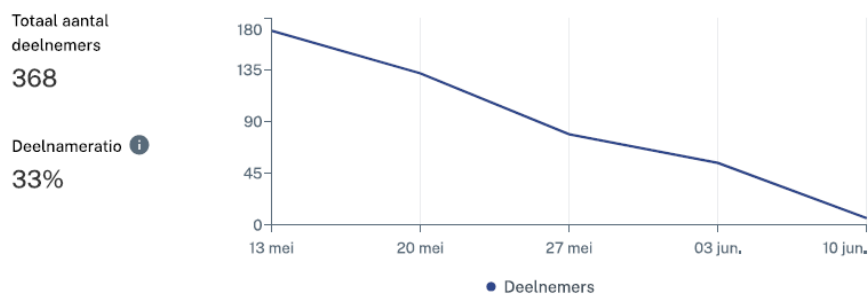


5 Participatie

Naast de knelpunten analyse, waarin de resultaten van de Denktank Verkeer zijn meegenomen, is er een participatietraject opgezet om de wensbeelden bij bewoners en raadsleden op te halen. Ook zijn er gesprekken gevoerd met bestuurlijke partners zoals de Provincie, Vervoerregio en de Politie.

5.1 Bewonersparticipatie

Voor het betrekken van de inwoners van Aalsmeer bij het nieuwe verkeerscirculatieplan is gekozen voor twee fases in de participatie. In de eerste fase is ingezet op twee participatietools; een online ideeënbus en een bewonersavond. Via beide participatietools konden bewoners en ondernemers open hun ideeën en wensbeelden inbrengen op een kaart van Aalsmeer en Kudelstaart. Online hebben er in totaal 368 mensen opmerkingen geplaatst in de online tool. Vanuit verschillen plekken in Kudelstaart en Aalsmeer zijn opmerkingen binnengekomen, zoals te zien is in figuur 11 en 12.



Figuur 8: aantal deelnemers online participatie

De eerste bewonersavond is gehouden op woensdagavond 29 mei 2024. In totaal waren hier 35 bewoners aanwezig. Er zijn deze avond in totaal 115 mondelinge reacties gegeven door middel van post-its. De opgehaalde input is toegevoegd aan de informatie die is verkregen uit de online tool (zie bijlage 2).



Figuur 9: Verspreiding opmerkingen online participatie

In de tweede fase is er opnieuw een bewonersavond gehouden. Deze avond vond plaats op dinsdagavond 24 september 2024, er waren hier in totaal 23 bewoners aanwezig. Tijdens deze avond werd het concept VCP gepresenteerd aan geïnteresseerde bewoners en zijn de keuzes in het VCP toegelicht en was er ruimte voor vragen.

In bijlage 2 is een uitgebreid verslag van de eerste fase van de participatie bijgevoegd. De meest genoemde onderwerpen die belangrijk worden gevonden door bewoners zijn:

- *Knip Burgemeester Kasteleinweg (N196)*
- *Rotondes aanpassen*
- *Oversteekplaatsen verbeteren*
- *Snelheidsbeperkingen*
- *Handhaving snelheid*
- *Drempels en versmallingen*
- *Autoluw*
- *Fietsstraten*



- *Verkeersontsluiting*
- *Voorrangssituatie veranderen*
- *Parkeerproblematiek*
- *Voetgangersfaciliteiten*
- *Ov-bereikbaarheid*
- *Eenrichtingsverkeer*
- *Sluipverkeer tegengaan*
- *Vrachtverkeer beperken*
- *Fietsveiligheid verbeteren*
- *Verkeersdrukke verminderen*

Veruit de meeste binnengekomen opmerkingen gaan over de knip op de Burgemeester Kasteleinweg, een aantal andere opmerkingen liggen in het verlengde hiervan zoals de inrichting van de rotondes, voorrangssituatie veranderen en vrachtverkeer/ sluijverkeer in de woonwijken. Andere opvallende opmerkingen zijn het onderhoud van de fiets- en voetpaden wat volgens bewoners problematisch is en onveilige situaties creëert. Deze opmerkingen zijn op verschillende plekken in Aalsmeer en Kudelstaart genoemd. Tenslotte is het terugbrengen van een directe busverbinding naar Schiphol een veel genoemd thema.

5.2 Woordvoerdersoverleggen met raadsleden

Op twee momenten is er overleg geweest met de woordvoerders. De eerste Raadscommissie avond vond plaats op dinsdagavond 2 juli, hier waren in totaal 11 raadsleden bij aanwezig. De tweede Raadscommissie avond vond plaats op 10 oktober 2024

De belangrijkste punten uit deze overleggen zijn:

- *Knip Burgemeester Kasteleinweg (N196)*
- *Rotondes aanpassen*
- *Snelheidsbeperkingen*
- *Verkeersontsluiting*
- *Sluipverkeer tegengaan*
- *Vrachtverkeer beperken*

- *Fietsveiligheid verbeteren*
- *Verkeersdrukke verminderen*

5.3 Wensbeelden Provincie

De provincie is bereid mee te denken aan een oplossing voor het toegenomen verkeer in woonwijken rond de knip. De provincie heeft wel aangegeven voorlopig liever een andere oplossing te zien dan het opheffen van de knip.

5.4 Wensbeelden Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio is van mening dat het toegenomen sluijverkeer in de woonwijken onwenselijk is, maar ziet ook liever een andere oplossing dan het opheffen van de knip. Verder denkt de Vervoerregio graag mee aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

5.5 Wensbeelden Politie

De politie signaleert dat de wegrichting in Aalsmeer niet overal aansluit bij de maximale toegestane snelheid. Bij een aanpassing van de maximale snelheid, ziet de politie graag ook een passende wegindeling. Ook de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg worden door de politie aangekaart. Aanpassingen om deze veiliger te maken zijn gewenst.



Bijlages



Bijlage 1. Geregistreerde ongevallen

Kruispunten

In het onderstaande overzicht zijn locaties van de afgelopen vijf jaar weergegeven waar ongevallen geregistreerd zijn. Deze lijst is afkomstig uit de periode tussen 1 januari 2019 en 31 december 2023. De onderstaande data zijn afkomstig uit cijfers van de politie. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat niet alle ongelukken geregistreerd worden. Daarom kunnen onderstaande tabellen onvolledig zijn. De getallen kunnen wel goed gebruikt worden om diverse wegen met elkaar te vergelijken.

Als je kijkt naar het totaal aantal ongevallen op **kruispunten** inclusief materiële schade, dan zijn dit de kruispunten met de meeste landelijk geregistreerde ongevallen:

Kruispunt	Ongevallen (incl. materiële schade)	Waarvan letselongevallen
Kasteleinweg-Oosteinderweg	7	1
Van Cleeffkade-Stationsweg	5	3
Machineweg-Middenweg	5	1
Aalsmeerderweg-Middenweg	5	1
Zwarteweg-Lakenblekerstraat	4	2 (waarvan 1 dodelijk)
Dreef-Waterhoenstraat	3	2
Kasteleinweg-Dorpsstraat	3	2
Bachlaan-Lunastraat	3	1
Oosteinderweg-Machineweg	3	0

Een kruispunt wordt aangeduid als een black spot als er in een periode van 3 jaar tijd 6 of meer letselongevallen plaatsvinden. Black spots zijn er in Aalsmeer en Kudelstaart al jaren gelukkig niet.

Wegvakongevallen

De wegvakken / wegen met de meeste ongevallen inclusief materiële schade zijn

Weg	Ongevallen (incl. materiële schade)	Waarvan letselongevallen
Aalsmeerderweg (Legmeerdijk-Machineweg)	21	4
Oosteinderweg (Kasteleinweg-Machineweg)	19	6
Stommeerweg (centrum-Zwarteweg)	15	3
Aalsmeerderweg (Stommeerkade-Machineweg)	12	4
Hornweg-viaduct	10	0
Mijnsherenweg	9	1
Stommeerkade-noord	7	1

Hierbij moet worden opgemerkt dat de lengte van het wegvak van invloed kan zijn op de hoeveelheid ongevallen. Hoe langer een wegvak, hoe groter de kans dat er harder wordt gereden. Veel korte wegvakken met verspreid diverse ongevallen zijn in de tabel dus bij elkaar opgeteld.

Belangrijke aandachtspunten zijn de kruisingen op de Burgemeester Kasteleinweg, met name die met de Dorpsstraat en met de Oosteinderweg. Op deze kruisingen zijn rotondes aangelegd, die momenteel volop in de aandacht staan. De rotondes wijken af van de standaardvormgeving omdat er is gekozen voor de aanleg van een busbaan midden door de middeneilanden, geregeld met verkeerslichten. Dit zorgt er waarschijnlijk voor dat er te veel prikkels zijn voor de weggebruikers om alles te



overzien. De gemeente heeft tot tweemaal toe actie ondernomen om het aantal ongevallen hier terug te dringen.

Als de verschillende netwerken met elkaar vergeleken worden, valt direct de Oosteinderweg op, waar fietsverkeer en (zwaar) autoverkeer de weg deelt. Ook op basis van de objectieve veiligheidscijfers komt deze weg terug.



Bijlage 2. Online bewonersconsultatie

Verkeerscirculatieplan (VCP) fase 1 verslag

SAMENVATTING VAN HET VERSLAG

Voor het ontwikkelen van een nieuw verkeerscirculatieplan is een participatieproces gestart. Het doel van dit participatieproces is om verkeersproblemen en de wensen van de inwoners van Aalsmeer in kaart te brengen.

De reacties van de bewoners gaan vooral over de (on)veiligheid en de snelheid van het verkeer, in het bijzonder op de Stommeerweg, Ophelialaan, Oosteinderweg, Mijnsherenweg en Kudelstaartseweg.

Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het opheffen van de 'knip' in de Burgemeester Kasteleinweg (N196). Dat zou volgens de bewoners, bijdragen aan een afname van sluijverkeer in de woonwijken. Een veelvoorkomende suggestie is ook het verlagen van de maximumsnelheid in het dorp naar 30 km/u. Dit zou, volgens de bewoners bijdragen aan verbetering van de veiligheid in het verkeer.

Voorstellen die veel steun hebben ontvangen op het participatieplatform zijn onder andere het herstellen van de N196 als doorgaande route zonder knip, het niet openen van de Aalsmeerderbrug tijdens de spits, het realiseren van veiliger fietsroutes, en het inrichten van bepaalde wegen als fietsstraten waar auto's te gast zijn.

CATEGORIEËN

We hebben de bijdrages van bewoners gecategoriseerd en de bijdrages onderverdeeld in de volgende categorieën:

1. 'Knip' Burgemeester Kasteleinweg (N196)
2. Rotondes aanpassen
3. Oversteekplaatsen verbeteren
4. Snelheidsbeperkingen
5. Handhaving snelheid
6. Drempels en versmallingen
7. Autoluw maken
8. Fietsstraten
9. Verkeersontsluiting

10. Onderhoud
11. Voorrangssituatie veranderen
12. Parkeerproblematiek
13. Voetgangersfaciliteiten
14. OV bereikbaarheid
15. Eenrichtingsverkeer
16. Sluipverkeer tegengaan
17. Vrachtverkeer beperken
18. Fietsveiligheid verbeteren
19. Verkeersdrukke verminderen

Hieronder zijn de bijdrages onder de categorieën samengevat. We hebben daaraan toegevoegd of de categorie wel of geen plaats krijgt in het VCP. Dit betekent niet dat elke afzonderlijke reactie binnen een bepaalde categorie ook wordt overgenomen in het VCP.

1. 'KNIP' BURGEMEESTER KASTELEINWEG (N196)

Respondenten uiten overwegend kritiek op de 'knip' in de Burgemeester Kasteleinweg en pleiten voor het verwijderen ervan. Ze ervaren de huidige verkeerssituatie als onduidelijk, onlogisch en onveilig. De 'knip' zorgt ervoor dat verkeer uitwijkt naar woonwijken of het centrum, wat als ongewenst wordt beschouwd. Er wordt ook gevraagd naar het plan voor het al jaren openliggende fietspad aan de westzijde van de Kasteleinweg tussen de 1^e J.C. Mensinglaan en de Zwarteweg. Er wordt aangegeven dat deze zijde gebruikt kan worden voor de oplossing voor het opheffen van de 'knip', door twee wegkanten open te stellen voor al het verkeer, en om fietsstraten te creëren. Een andere genoemde oplossing is om de busbaan weer in gebruik te laten nemen door het autoverkeer.

Eén respondent merkt op dat ook woonplezier en geluidsoverlast meeweegt, en stelt voor om oude geluidsschermen terug te plaatsen indien de knip wordt opgeheven. Ook andere verkeersproblemen in het dorp zijn volgens de deelnemers van het platform te herleiden tot de 'knip'. Daarom komt het opheffen van de 'knip' ook terug bij andere categorieën.

REACTIE GEMEENTE OP 'KNIP' BURGEMEESTER KASTELEINWEG (N196)

De reacties van inwoners op de 'knip' geven overwegend aan dat de 'knip' moet worden opgeheven, al is er een aantal bewoners dat zich zorgen maakt over het toenemende verkeer over de N196 en de nadelige effecten hiervan. In het verkeerscirculatieplan zullen we een voorstel doen om de 'knip' op te heffen. Hier zijn verschillende opties voor mogelijk. Deze opties onderzoeken we en bespreken we met onze bestuurlijke partners, zoals de Provincie en de Vervoerregio. De uitdaging is om de route over de N196 aantrekkelijk genoeg te maken om het sluipverkeer in de omliggende wijken te voorkomen en tegelijkertijd te zorgen dat de route niet dusdanig aantrekkelijk wordt dat het doorgaand verkeer aantrekt dat nu over de nieuwe N201 rijdt.

3. AANPASSEN ROTONDES

Respondenten reageren op de verkeersveiligheid en doorstroming in Aalsmeer. Het gaat dan met name over de rotondes in de Burgemeester Kasteleinweg. Er wordt veelvuldig aangegeven dat de rotondes onoverzichtelijk zijn. Onder andere omdat fietsers en scooters van twee kanten kunnen komen. Dit wordt als gevaarlijk ervaren.

Respondenten pleiten voor een duidelijkere en consistentere inrichting van rotondes, die zowel voor bewoners als voor bezoekers begrijpelijk is. Men stelt onder andere voor om fietsers enkel tegen de klok in te laten rijden op rotondes en voorrang te laten verlenen aan automobilisten.

Er wordt gevraagd om kruispunten aan te passen naar rotondes om de snelheid te verlagen en de doorstroming te verbeteren. Eén voorbeeld hiervan is om het Raadhuisplein (kruising Van Cleeffkade, Uiterweg en Stationsweg) her in te richten als rotonde.

REACTIE GEMEENTE OP 'AANPASSEN ROTONDES'

Het aanpassen van de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg is een apart traject en nemen we niet op in het VCP. De afgelopen jaren zijn al wijzigingen aangebracht aan deze rotondes om de verkeersveiligheid te verbeteren. We monitoren het effect van deze ingrepen. Mochten de ingrepen onvoldoende effect hebben, dan gaan we met de Provincie en de Vervoerregio in gesprek voor verdergaande maatregelen. Dit traject valt buiten het VCP.

Voorstellen voor het toevoegen van rotondes op kruispunten om de doorstroming te verbeteren, wegen we af. Die voorstellen krijgen een plek in het VCP indien ze worden overgenomen. Factoren die hierop van invloed zijn, zijn bijvoorbeeld inpassingsruimte en of de gemeente beheerder is van de betreffende weg.

3. OVERSTEEKPLAATSEN VERBETEREN

Respondenten reageren op de veiligheid van diverse oversteekplaatsen, met name voor fietsers en schoolkinderen. Veel genoemde problemen zijn onoverzichtelijke situaties, te hard rijdende auto's en onhandig aangelegde kruispunten en zebrapaden. Er wordt vaak aangehaald dat de Mijnsherenweg als een racebaan wordt gebruikt, wat gevaarlijke situaties oplevert bij het oversteken.

Er worden suggesties gedaan voor het verbeteren van de zichtbaarheid van zebrapaden en het aanleggen van drempels om de snelheid van het verkeer te verminderen. Een voorbeeld daarvan is het zebrapad bij restaurant Christiani aan de Stommeerweg.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor het snoeien van hoog gras bij kruispunten voor beter zicht en het plaatsen van borden om voorrangssituaties duidelijker te maken.

REACTIE GEMEENTE OP 'OVERSTEEKPLAATSEN VERBETEREN'

Het verbeteren van oversteekplaatsen is geen onderdeel van het VCP, tenzij er een oversteekplaats ontbreekt als schakel in een voetgangers- of fietsersnetwerk. De oversteekplaats die het meest genoemd wordt is een oversteekplaats aan de Mijnsherenweg. Hiervoor loopt al een apart verbetertraject.

4. SNELHEIDSBEPERKINGEN

Respondenten pleiten veelvuldig voor het verlagen van de snelheidslimiet naar 30 km/u in verschillende delen van Aalsmeer, met name op wegen waar veel fietsers en voetgangers zijn, zoals rond scholen en woonwijken. Er wordt vaak te hard gereden, wat leidt tot gevaarlijke situaties.

Verkeersremmende maatregelen zoals drempels, wegversmallingen en verkeersdrempels worden voorgesteld om de snelheid te beperken. Ook wordt er geklaagd over sluipverkeer en vrachtverkeer op wegen die daar niet voor geschikt zijn. Een aantal respondenten suggereert dat de hele gemeente Aalsmeer een 30 km/u zone zou moeten worden om verwarring te voorkomen en de veiligheid te verhogen.

Er is ook specifieke aandacht voor de veiligheid van kinderen, met verzoeken om schoolzones in te voeren en te handhaven op snelheidslimieten in de buurt van scholen. De volgende locaties worden specifiek genoemd als locaties waar te hard gereden wordt:

1. Van Cleeffkade en Stationsweg
2. Stommeerweg



3. Oosteinderweg
4. Hoofdweg
5. Stommeerweg
6. Ophelialaan
7. Hortensialaan
8. Kamerlingh Onnesweg
9. Herenweg
10. Kudelstaartseweg
11. Zonnedauwlaan
12. Bilderdammerweg
13. Dorpsstraat
14. Dreef
15. Beethovenlaan en Jupiterstraat
16. Stommeerkade
17. Ampèrestraat en Pasteurstraat
18. Uiterweg
19. Mijnsherenweg
20. Aalsmeerderweg

REACTIE GEMEENTE OP 'SNELHEIDSBEPERKINGEN'

Op basis van de reacties kijken we opnieuw naar de categorisering van wegen en voeren we een nieuwe wegcategorie in: de gebiedsontsluitingsweg met maximaal 30 km/u. Dit zal dus onderdeel zijn van het VCP. Daar waar de wegencategorisering niet overeenkomt met de wegindelingen zullen op termijn ingrepen worden doorgevoerd. Dit moet soms echter wachten tot de herinrichting van een straat of groot onderhoud.

5. HANDHAVING SNELHEID

In aanvulling op de reacties over het te hard rijden, wordt er door respondenten veelvuldig gevraagd om handhaving van de maximaal toegestane snelheid door middel van flitspalen en politiecontroles.

Er is ook kritiek op het gebrek aan actie van de gemeente op klachten van bewoners. Respondenten vragen om een proactieve aanpak van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren en om ervoor te zorgen dat Aalsmeer een veilige en aangename woonplaats blijft.

REACTIE GEMEENTE 'HANDHAVING SNELHEID'

De gemeente neemt in het VCP op wat de maximale snelheid is op wegen en richt wegen in passend bij die maximale snelheid. Het handhaven van de verkeerssnelheid is geen bevoegdheid van de gemeente, maar van het Openbaar Ministerie. Dit kan dus

ook niet overgenomen worden in het VCP. Er zijn echter ontwikkelingen op dit gebied, dus de gemeente houdt dit nauwlettend in de gaten.

6. DREMPELS EN VERSMALLINGEN

In aanvulling op handhaving vragen respondenten om het invoeren of aanpassen van snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels, wegversmallingen en chicanes. Al zijn de meningen hierover verdeeld.

Op sommige plekken wordt voorgesteld om drempels te plaatsen of te verhogen, waar op andere plekken juist wordt gevraagd om drempels te verwijderen.

Bescherming van fietsers op de Oosteinderweg en de Catharina Amaliaaan door middel van verkeerssluizen of versmallingen wordt bijvoorbeeld genoemd. De Dreef zou veiliger worden met meer drempels of een fietspad. Op de Midvoordreef moeten bestaande drempels worden opgehoogd om snelheid te remmen. Er wordt ook gesuggereerd om slingersmallingen toe te passen, zoals op de Ophelialaan.

De Ophelialaan wordt overigens niet door alle respondenten als goed voorbeeld gezien. Sommige ervaren de Ophelialaan als te breed en uitnodigend voor hardrijders, waarbij de huidige snelheidsbeperkende maatregelen niet effectief zijn.

In het Weteringplantsoen en op de Stommeerweg worden hogere drempels of andere maatregelen voorgesteld om snelheid te beperken. Dubbele drempels worden aanbevolen voor de rotonde Dorpsstraat.

Op de Bachlaan worden de bestaande drempels juist als gevaarlijk ervaren en wordt voorgesteld om deze te verplaatsen. Op de N196 wordt voorgesteld om drempels te verwijderen om verkeersstromen te verbeteren.

REACTIE GEMEENTE 'DREMPELS EN VERSMALLINGEN'

Op basis van de reacties wegen we de categorisering van wegen opnieuw af. Daar waar de wegencategorisering niet overeenkomt met de wegindelingen zullen op termijn ingrepen worden doorgevoerd. Dit moet soms echter wachten tot de herinrichting van een straat of groot onderhoud. Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan.

7. AUTOLUW MAKEN

Het autoluw maken van bepaalde gebieden wordt ook als oplossing aangedragen tegen snelheidsovertredingen. De Stommeerkade en de straten rondom de Brede School in Nieuw Oosteinde worden genoemd als locaties voor een autoluw gebied.

Voor de Stommeerkade wordt geopperd om dit te bereiken door deze aan de noordzijde van de N196 af te sluiten voor autoverkeer, waarbij alleen aanwonenden nog toegang



hebben. Dit is volgens een bewoner ook een oplossing voor het onveilige kruispunt met de Aalsmeerderweg, Burgemeester Hoffscholteweg en de Ophelialaan.

REACTIE GEMEENTE OP 'AUTOLUW MAKEN'

Voor een aantal straten wordt de suggestie gedaan om deze autoluw te maken. In Aalsmeer is het lastig dit te bereiken, omdat de gemeente graag alle plekken voor alle modaliteiten bereikbaar houdt. Bovendien leidt een verbod in de ene straat tot toenemend verkeer in een andere straat. De Stommeerkade wordt veel genoemd als een straat waar maatregelen als autoluw of fietsstraat een oplossing kan zijn voor het vele verkeer. We verwachten dat de Burgemeester Hoffscholteweg veel van het verkeer van de Stommeerkade zal afvangen, zodra de weg open is. Voordat we verdere maatregelen overwegen op de Stommeerkade willen we de effecten afwachten van de Burgemeester Hoffscholteweg.

8. FIETSSTRATEN

Een andere oplossing voor onveilige situaties voor fietsers door hard rijdend verkeer is volgens respondenten om straten meer in te richten als fietsstraat.

Specifiek worden de Oosteinderweg en de Stommeerkade genoemd als straten die in aanmerking zouden kunnen komen om ingericht te worden als een fietsstraat. Dit zou de veiligheid voor voetgangers en fietsers verhogen.

Daarnaast wordt ook de Catharina Amaliaaan genoemd om in te richten als een fietsstraat met een maximale snelheid van 15 km/u.

REACTIE GEMEENTE OP 'FIETSSTRATEN'

Op basis van de reacties kijken we welke wegen we beter kunnen inrichten als een fietsstraat. Dit wordt dan onderdeel van de nieuwe wegencategorisering. De implementatie kan even duren, omdat dit gepaard zal moeten gaan met gepland onderhoud of herinrichting.

Rondom scholen analyseren we de huidige situaties en onderzoeken we of en hoe we herkenbare, veilige en gelijke situaties kunnen creëren rond alle scholen. Hoewel de conclusie mogelijk is dat dit erg situatieafhankelijk is.

9. VERKEERSONTSLUITING

Respondenten pleiten voor het onderzoeken en ontwikkelen van nieuwe ontsluitingswegen om de huidige verkeersdruk en geluidsoverlast te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren. Er is behoefte aan betere verkeersafwikkeling,

Er zijn zorgen over de verkeersontsluiting met het oog op toekomstige ontwikkelingen zoals de nieuwe wijk Westeinderhage. Men vreest voor een toename van verkeer en daarmee toenemende onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Er wordt opgeroepen tot een verantwoord en veilig ontsluitingsplan voor Westeinderhage met meerdere ontsluitingsopties voor verkeer.

De congestie op de N231 en de noodzaak voor verbreding worden benadrukt, vooral met het oog op toekomstige woonwijkontwikkelingen.

REACTIE GEMEENTE OP 'VERKEERSONTSLUITING'

Het nieuwe verkeerscirculatieplan toetsen we aan de hand van een verkeersmodel om te beoordelen of het zal voldoen aan de verwachte toegenomen verkeersaantallen. Voor de uitbreiding van de capaciteit van de provinciale wegen zoals de N231, zijn we in gesprek met de Provincie. Hierover nemen we een verklaring op in het VCP.

De nieuwbouwwijk Westeinderhage is reeds doorgerekend en op basis daarvan wordt de infrastructuur al vooruitlopend aangepast. Dit valt buiten het VCP.

10. ONDERHOUD

Respondenten uiten zorgen over de staat van de infrastructuur in Aalsmeer. Er wordt geklaagd over slecht onderhoud van wegen, zoals de lappendeken van asfalt bij de Waterwolftunnel-Machineweg en de slechte staat van straten in Kudelstaart. Ook wordt gevraagd om het groenonderhoud bij te houden om het blokkeren van zicht door groen te voorkomen.

Respondenten benadrukken ook de noodzaak voor verbetering en onderhoud van fietspaden in Aalsmeer. Er wordt aangegeven dat het huidige fietspad langs de Hornweg in slechte staat verkeert, wat ertoe leidt dat fietsers op de weg rijden en zo gevaarlijke situaties veroorzaken.

Men pleit voor asfaltering om het fietsgebruik te stimuleren. Ook het fietspad langs de Oosteinderweg wordt als problematisch ervaren door hobbels en gaten, waarbij goed onderhoud als oplossing wordt gezien om het fietsen aantrekkelijker te maken.

REACTIE GEMEENTE 'ONDERHOUD'

De reacties over slechte staat van wegen, trottoirs en fietspaden worden niet opgenomen in het VCP. Het onderhoud van wegen kan niet allemaal tegelijkertijd worden uitgevoerd. De planning en kostenbegroting voor het grote onderhoud en vervanging van wegen worden elk jaar afgewogen door de gemeenteraad in het kader



van het Meerjaren Project Plan (MPP). Er is kennis genomen van de signalen van slechte wegen, trottoirs en fietspaden door de projectenafdeling.

11. VOORRANGSSITUATIE VERANDEREN

Er zijn meerdere zorgen over voorrangssituaties. Respondenten suggereren het aanpassen van voorrangssituaties, zoals het verlenen van voorrang aan verkeer op de Bilderdammerweg en het plaatsen van haaiantanden op de splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg. Ook wordt voorgesteld om de voorrangsbocht uit de Van Cleeffkade te halen en de voorrangssituatie bij de Einsteinstraat te verduidelijken.

Ook vraagt een respondent om een herziening van de in- en uitritten bij het Poldermeesterplein en is er een respondent die oppert om de busbaan voor de rotonde bij de Bosrandweg op te heffen en in te zetten voor rechts afslaand verkeer.

REACTIE GEMEENTE OP 'VOORRANGSSITUATIE VERANDEREN'

De reacties over voorrangssituaties worden bekeken en afgewogen. Daar waar het aanpassen van de voorrangssituatie een positieve impact heeft op de veiligheid, bereikbaarheid en/of leefbaarheid zal dit worden overgenomen.

12. PARKEERPROBLEMATIEK

Eén respondent geeft aan dat er meer parkeerplekken nodig zijn bij het winkelcentrum in Kudelstaart.

Er wordt aangeraden duidelijke verwijzingen naar alternatieve parkeerplekken rond Waterfront aan te brengen. Dit om drukte op bepaalde plekken in het zomerseizoen te voorkomen.

Op de Oosteinderweg blokkeren soms auto's het voetpad. Dat is gevaarlijk voor voetgangers, zeker voetgangers met kinderwagens of rolstoelen.

REACTIE GEMEENTE OP 'PARKEERPROBLEMATIEK'

Parkeren maakt geen onderdeel uit van het VCP, tenzij het parkeren invloed heeft op bijvoorbeeld het voetgangersnetwerk, zoals op de Oosteinderweg. Deze weg is te smal om voldoende ruimte te creëren voor alle weggebruikers. Dat maakt het vinden van een oplossing ingewikkeld.

13. VOETGANGERSFACILITEITEN

Er is behoefte aan betere voetpaden en stoepen, zoals langs de Lijnbaan, en bij de rotonde bij de Dorpsstraat richting de Aalsmeerderbrug, waar momenteel geen stoepen zijn ondanks het drukke verkeer.

De wandelroute tussen Aalsmeer Centrum en Aalsmeerderbrug wordt als onveilig ervaren omdat voetgangers meerdere rijstroken en de Dorpsstraat moeten oversteken. Er worden suggesties gedaan voor betere bebording en het verlengen van het voetpad langs de N196.

De Zijdstraat wordt voorgesteld als voetgangersgebied, waar fietsen dan niet meer is toegestaan.

Tot slot wordt een voetgangersstoplicht voorgesteld voor het kruispunt tussen de Hoofdweg en de Legmeerdijk/Noordzuidroute. Op dit moment zijn daar alleen fietsstoplichten, die voor wandelaars te snel weer op rood springen.

REACTIE GEMEENTE OP 'VOETGANGERSFACILITEITEN'

Bij het opstellen van het VCP worden de voorstellen over het verbeteren van voetgangersfaciliteiten beoordeeld en waar mogelijk meegenomen. Voor de Lijnbaan is in een ander participatietraject al uitspraak gedaan door bewoners over de toekomstige weginrichting. De suggesties voor deze straat worden daarom niet meegenomen in het VCP.

14. OV BEREIKBAARHEID

De bereikbaarheid van het openbaar vervoer in Aalsmeer en omgeving is ook onderdeel van de reacties van respondenten. Er wordt vaak gesproken over de noodzaak voor betere verbindingen met Schiphol, zoals directe buslijnen vanuit verschillende wijken zoals Nieuw Oosteinde en Kudelstaart. Ook komt de wens voor een nachtbus van en naar Amsterdam naar voren.

Ook wordt het idee geopperd om de tramlijn van Amsterdam-Amstelveen naar de Royal Flora Holland veiling door te trekken. Flora Holland is een grote werkgever met veel werknemers buiten de gemeente, die nu veelal met de auto moeten komen.

De bereikbaarheid binnen Aalsmeer zelf is ook een punt van aandacht, waarbij men pleit voor het terugbrengen van buslijnen in wijken zoals Hornmeer en Dorp en het plaatsen van een bushalte bij het winkelcentrum bij het Poldermeesterplein. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder mobiele mensen wordt als onvoldoende ervaren.



Tot slot wordt voorgesteld om het openbaar vervoer naar Schiphol en Amsterdam te promoten en betaalbaarder te maken.

REACTIE GEMEENTE OP 'OV BEREIKBAARHEID'

De gemeente is in gesprek met Provincie en Vervoerregio over het verbeteren van het openbaar vervoer. De signalen van bewoners over verbeterpunten voor het openbaar vervoer worden gedeeld met de Provincie en Vervoerregio. In het VCP nemen we de verbeterpunten waar de gemeente op inzet mee.

15. EENRICHTINGSVERKEER

Veel respondenten pleiten voor het invoeren van eenrichtingsverkeer op verschillende wegen, zoals de Stommeerweg, de Kudelstaartseweg en de Oosteinderweg. Dit zou de verkeersveiligheid voor fietsers verhogen, sluijperverkeer verminderen en bepaalde routes ontmoedigen.

Er is ook een voorstel om de rijrichting op het Raadhuisplein om te draaien om zo drukte te verminderen op de stationsweg.

REACTIE GEMEENTE OP 'EENRICHTINGSVERKEER'

In Aalsmeer is het oplossen van verkeersdrukke door het introduceren van eenrichtingsverkeer geen oplossing, omdat het alleen tot meer drukke op andere plekken zal leiden. We verwachten dat de Burgemeester Hoffscholteweg en het opheffen van de knip een grote impact zullen hebben. We onderzoeken of het voor sommige wegen na het opheffen van de 'knip' nog nodig zal zijn. Dit wordt hoogstens gezien als een 'plan B oplossing op termijn'.

16. SLUIJPERVERKEER TEGENGAAN

Er zijn reacties over toegenomen verkeersintensiteit, meer zwaar verkeer en overig sluijperverkeer door woonwijken als gevolg van de 'knip'. Veel genoemde problemen zijn de verkeersonveiligheid voor fietsers en voetgangers, met name op de Stommeerweg, de Hortensialaan en de Ophelialaan, waar sluijperverkeer en vrachtwagens voor gevaarlijke situaties zorgen. Er wordt geklaagd over geluidsoverlast, trillingschade aan huizen en onveilige situaties door te hard rijdend verkeer.

Een veelgehoorde suggestie is het herinrichten van de N196, waarbij de busbaan voor doorgaand verkeer gebruikt zou moeten worden en de 'knip' zou moeten worden verwijderd. Ook wordt voorgesteld om bepaalde wegen alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer of in te richten als fietsstraat. Het weren van zwaar vrachverkeer uit woonwijken is een ander veelgehoord punt.

Er wordt ook gesproken over het gebruik van intelligente elektronische middelen om sluijperverkeer te meten en te sanctioneren.

REACTIE GEMEENTE OP 'SLUIJPERVERKEER TEGENGAAN'

We zoeken in het VCP naar een oplossing voor de situatie rond de knip. Daarmee verwachten we het meeste sluijperverkeer uit de woonwijken te halen. Het invoeren van intelligente toegang om sluijperverkeer te voorkomen behoort om praktische redenen niet tot de mogelijkheden in Aalsmeer. Dit is te duur en ingewikkeld te implementeren in vergelijking met de toegevoegde waarde die het zou opleveren.

17. VRACHTVERKEER BEPERKEN

Reacties komen er ook op het vrachverkeer in Aalsmeer, met name de ervaren overlast in woonwijken en de veiligheid op wegen die niet geschikt zijn voor grote voertuigen. Er wordt veel gesproken over de Oosteinderweg, waar vrachverkeer voor gevaarlijke situaties zou zorgen en waar men pleit voor een verbod op doorgaand vrachverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer. Ook wordt de Rietwijkeroordweg genoemd als te smal voor het vrachverkeer.

Een ander veelbesproken punt is de 'knip' in de N196, die volgens sommigen verwijderd moet worden om doorgaand verkeer beter te faciliteren en lokale wegen te ontlasten. Er wordt voorgesteld om vrachtwagens toe te staan op de busbaan om bepaalde wegen te ontzien.

Tot slot wordt er gepleit voor duidelijkere bewegwijzering voor vrachwagenchauffeurs op de N201 en het gebruik van technologie om de juiste routes voor vrachverkeer aan te geven. Handhaving op verkeersregels en het serieus nemen van klachten van bewoners worden benadrukt als belangrijke punten voor verbetering.

REACTIE GEMEENTE OP 'VRACHTVERKEER BEPERKEN'

Het beperken van vrachverkeer is in een dorp als Aalsmeer lastig. Aalsmeer heeft 14.000 huishoudens en zo'n 3500 bedrijven in het dorp. De bedrijfsdichtheid is hiermee hoog. Dat verklaart ook waarom er relatief veel vrachverkeer door en in Aalsmeer rijdt. Lokale vrachwagenverboden waarbij bestemmingsverkeer is uitgezonderd lossen weinig op, vanwege het vele bestemmingsverkeer. Bovendien is handhaving erg lastig.

In het VCP neemt de gemeente wel de voorkeursroutes voor vrachtwagens op. We onderzoeken hoe we deze routes het beste kunnen faciliteren, zodat deze routes ook door vrachwagenchauffeurs het makkelijkst gebruikt zullen worden.



18. FIETSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid voor fietsers is een veel terugkomend thema. Er wordt vaak gesproken over de noodzaak van aparte fietspaden, veiligere fietsroutes en het handhaven van snelheidslimieten, vooral op de Oosteinderweg.

De snelheid van het verkeer en het gedrag van bestuurders, inclusief dat van e-bikes en fatbikes, worden als problematisch beschouwd. Er is een roep om meer handhaving op snelheid en een verbod op vrachtverkeer in bepaalde gebieden.

Daarnaast worden er suggesties gedaan voor het verbeteren van de infrastructuur. Hierbij wordt gedacht aan het aanleggen van nieuwe fietspaden, het verbeteren van bestaande fietspaden en het aanpassen van verkeerssituaties om de veiligheid te verhogen.

Ook wordt er gepleit voor betere verbindingen en toegankelijkheid voor fietsers tussen verschillende delen van Aalsmeer en Kudelstaart, zoals veilige routes naar scholen en sportfaciliteiten.

REACTIE GEMEENTE OP 'FIETSVEILIGHEID'

Fietsveiligheid is een belangrijk thema binnen het VCP. We nemen dit dan ook als uitgangspunt mee bij de nieuwe wegencategorisering. We onderzoeken waar het uitbreiden en verbreden van het fietsnetwerk mogelijk is om zo veiligere routes te creëren.

19. VERKEERSDRUKTE VERMINDEREN

Respondenten klagen over verkeersdrukke en doorstroming in Aalsmeer en Kudelstaart, met specifieke aandacht voor de Ringvaartbrug, de Mijnsherenweg, de Kudelstaartseweg, de Legmeerdijk en de N196. Er worden problemen gemeld met betrekking tot files en vertragingen. Veel suggesties gaan over het verbeteren van de infrastructuur. Daarbij wordt gedacht aan het aanleggen van een tunnel onder de Ringvaart, het toegankelijker maken van de Kudelstaartseweg, het verbreden van wegen zoals de N231 en het optimaliseren van verkeerslichten.

Er wordt ook voorgesteld om de Aalsmeerderbrug tijdens spitsuren niet te openen. Daarnaast wordt aangedrongen op het gebruik van intelligente verkeerssystemen om het verkeer beter te leiden.

REACTIE GEMEENTE OP 'VERKEERSDRUKKE VERMINDEREN'

Het is niet makkelijk om de verkeersdrukke te verminderen. Via het VCP proberen we de drukke wel beter te verdelen over het dorp en de doorstroom te verbeteren. We zijn met de Provincie in gesprek over het uitbreiden van de capaciteit op de N231 en de wens om de Aalsmeerderbrug minder vaak te openen tijdens de spits.



Bijlage 3. Bewonersavonden

Notulen

Aanwezig: Rens Kouwenhoven – Gemeente Aalsmeer
Paul Gillisen – Gemeente Aalsmeer
Bart Kabout – Wethouder Mobiliteit Aalsmeer
Jos Hengeveld – Royal Haskoning DHV
Daphne Bruil - Royal Haskoning DHV
Van: Daphne Bruil
Datum: 24 september 2024
Locatie: Raadshuis Aalsmeer
Ons kenmerk: BJ7161-RHD-XX-XX-MI-X-0001
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: **2e bewonersinformatieavond Aalsmeer 24 september - Verkeerscirculatieplan**

Nummer	Details	Actie
1	<p>Totaal: 23 bewoners aanwezig</p> <p>Opening Toelichting proces en agendapunten.</p> <p>Opmerkingen bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none">• Is het mogelijk om het voor bewoners makkelijker te maken om aanpassingen in het beleid te doen? Niet alleen vooraf maar ook huidig/ lopend beleid. We zouden hier graag een soort extra clause voor willen opnemen tijdens dit proces. Zodat bewoners makkelijker sturing kunnen geven tijdens de uitvoering als het niet de kant op gaat wat de bewoners zouden willen.• Het ontbreekt aan de reacties op de online tool waar opmerkingen zijn gegeven door bewoners. Bewoners zijn gewend dat op elke reactie een antwoord wordt gegeven voor de gemeente in een kolom. Dit ging bij eerdere processen altijd zo.• Bewoners niet tevreden over een specifiek punt dat hij overal heeft genoemd (denktank, Fiximeldingen, online etc.), maar wordt niets mee gedaan. Het gaat om 'quick wins'. Noemt als punt: onderhoud tunnel en brug die belangrijk zijn in het gehele netwerk.	



- Bewoners wil de druk op de fietsvoorziening opvoeren. Er worden te weinig knopen doorgehakt door deze gemeente. Verkeersveiligheid wordt ook weinig meegedaan. Fietsverkeer moet meer prioriteit krijgen.

Toelichting toekomstige netwerken

Autonetwerk:

Opmerking bewoner: N231 -> oprit naar Kudelstraat mis ik in het toekomstig netwerk. Verkeer Kudelstraat dat niet meer over de stationsweg rijdt. Rens ligt toe dat het gaat om een maatregel die al wordt uitgewerkt. Wordt straks toegelicht op de kaart.

Vraag vanuit bewoner: Hoe zit het met wegen die nu geen kleurtje meer hebben? Wat is daar de categorisering van? Blijven die allemaal zoals ze nu zijn? We kunnen wel wegen een kleurtje geven maar als er niet gehandhaafd wordt dan blijft iedereen alsnog te hard rijden. Jos laat weten het straks op de kaart verder toe te lichten.

Bewoner geeft aan in het plan de handhaving en educatie maatregelen te missen. De bewoner ziet hier graag iets van terug in de beleidsstukken.

Fietsnetwerk: vooraf geen specifieke vragen over vanuit bewoners.

Voetgangersnetwerk:

Bewoner geeft aan dat op de Hornweg het voetpad te smal is, maar dat geldt ook voor de Uiterweg. Bewoner geeft het aan op de kaart.

OV-netwerk

Bewoners vraagt zich af waarom de rechtstreekse verbinding naar Schiphol ooit is opgeheven?

De opmerkingen zullen worden aangegeven op de verschillende netwerkkaarten. Bevindingen worden meegenomen in de uitwerking.

Afronding en afsluiting

