



Gemeente Aalsmeer



Nota van Beantwoording

Ontvangen inspraakreacties en beantwoording van
inspraakreacties op de

Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Aalsmeer, december 2021

Aanleiding

De Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer lag tussen 8 oktober 2021 en 5 november 2021 voor een periode van 4 weken ter inzage. Het College heeft van de mogelijkheid gebruik gemaakt om voor een kortere ter inzage periode te kiezen omdat er in het voortraject uitgebreid participatie heeft plaatsgevonden. Er zijn in totaal 6 schriftelijke reacties ontvangen:

1. Bewoners van de Ophelialaan (gedeelte tussen rotonde en de Stommeerweg)
2. Connexxion
3. Gemeente Haarlemmermeer
4. Vervoerregio Amsterdam
5. Provincie Noord-Holland
6. Stichting Nieuw Aalsmeer

De voorliggende Nota van Beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van deze inspraakreacties.

Wijze van beantwoording

De inspraakreacties worden per inspreker behandeld. De specifieke inhoud van de reactie wordt in de tweede kolom weergegeven en vervolgens in de derde kolom beantwoord door de gemeente. In de vierde kolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van de Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer.

Alle insprekers ontvangen de nota van beantwoording. Op deze wijze wordt de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant.

Algemene lijn reacties en aanpassingen

De inspraakreacties leiden niet tot grote inhoudelijke wijzigingen in de Mobiliteitsagenda. Het zijn veelal "puntjes op de i", opmerkingen die het document scherper maken en procesmatige punten. De grote lijn van de Mobiliteitsagenda blijft dus staan.

Beantwoording inspraakreacties

Inspreker 1: Bewoners van de Ophelialaan (gedeelte tussen rotonde en de Stommeerweg)

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
1.1	De Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer beschrijft op p. 36 en 37 de landelijke ontwikkeling van het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom en het ontmoedigen van (sluip)verkeer door de wijk. Daarbij worden de Ophelialaan en Hortensialaan concreet als voorbeelden genoemd. Wij verwelkomen dat onze zorgen hiermee in de Mobiliteitsagenda worden geadresseerd. Echter, wij missen in de Mobiliteitsagenda de urgentie op dit punt. Deze al lang bekende zorgen behoeven nu echt prioriteit.	De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vormt een agenda voor de komende jaren. Hierin past een brede afweging van wegen die in aanmerking komen voor 30 km/uur en het monitoren van de verkeerskundige gevolgen van de nieuwe infrastructuur. Dit gaan we in de nieuwe collegeperiode oppakken. In uw reactie stipt u ook een aantal actuele zaken aan, als gevolg van de nieuwe verkeerssituatie op de Burgemeester Kasteleinweg. Er is hier reeds contact over met de gemeente.	Nee

Inspreker 2: Connexxion

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
2.1	Op blz. 36 en 52 komt de transitie van 50 naar 30 km/u aan de orde, het standpunt van Connexxion is: op R-net lijnen wordt NOOIT 30 km/u toegestaan, deze verbindende lijnen moeten een volwaardig alternatief voor de auto in de Amsterdamse regio zijn en blijven en daar past op geen enkele wijze een lagere snelheid bij. Elke maatregel op ontsluitende buslijnen om van 50 naar 30 km/u te gaan dient vooraf besproken te worden met concessiehouder Connexxion teneinde samen op zoek te gaan op welke wijze de gemiddelde snelheid minimaal op het huidige niveau kan blijven. In dat kader verzoekt Connexxion om in de tabel op bladzijde 53 ook de Concessiehouder op te nemen als externe partij om mee af te stemmen.	Voor doorstroming van de (regionale) bussen is inderdaad een snelheid van 50 kilometer per uur gewenst. Wanneer vanuit andere overwegingen 30 kilometer per uur gewenst is, nemen wij de Concessiehouder (Connexxion) mee in de afstemming.	Ja, twee aanpassingen: • In de tekst op pagina 36 wordt opgenomen dat we de (regionale) busroutes mee nemen in de afweging. • Connexxion wordt toegevoegd aan de tabel op pagina 53.
2.2	Op geen enkele wijze leest Connexxion in de Mobiliteitsagenda iets terug over het "Convenant wegen" dat samen met de andere gemeenten is opgesteld teneinde de doorstroming van het OV te borgen. Connexxion verzoekt de gemeente dit belangrijke document te benoemen als onderdeel van de Mobiliteitsagenda en daarin tevens de standpunten uit ad 1. Ten aanzien van ons 30 km/u standpunt op te nemen.	Het Convenant Wegen is inderdaad van belang, maar is geen beleid en is daarom ook niet genoemd. Met de wijziging op punt 2.1 wordt het 30km/u standpunt reeds meegenomen en is het niet nodig dit document te benoemen.	Nee

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
2.3	Op blz 30 geeft u aan "Door in te zetten op sneller regionaal busvervoer" en doelt dan op de nieuwe busbaan door Aalsmeer die formeel per 12 december 2021 in gebruik genomen wordt. Connexxion ziet deze busbaan als een enorm grote verbetering en met name de buslijn naar Haarlem en Uithoorn (R-Net 340) is veel sneller geworden. We zijn zeer verheugd dat Aalsmeer deze kwaliteitssprong heeft weten door te voeren samen met de Provincie Noord-Holland. Toch profiteren juist de 2 R-net lijnen die specifiek voor de burgers van Aalsmeer bedoeld zijn, volledig niet van de busbaan. Dit is helaas een grote misser. Gevolg is dat deze beide R-net lijnen per 12 december 2021 met het drukke (spits) verkeer mee moet rijden en in de file komen te staan terwijl R-net lijn 340 wel op de busbaan de R-net lijnen 357/358 voorbij rijdt. Oorzaak is een te krappe bocht van de busbaan naar de Legmeerdijk v.v. Hopelijk weet Aalsmeer deze omissie nog voor as. 12 december te herstellen.	Deze opmerking heeft geen impact op de Mobiliteitsagenda, maar wordt wel dorgegeven aan de collega's die hier over gaan.	Nee

Inspreker 3: Gemeente Haarlemmermeer

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
3.1	We willen u complimenteren met de Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer. We herkennen de trends, ontwikkelingen en vraagstukken die u schetst en onderschrijven het feit dat mobiliteit geen doel op zich is maar een nauwe relatie heeft met andere aspecten binnen de ruimtelijke ordening.	Dank voor de complimenten en fijn dat u als buurgemeente het één en ander herkent.	Nee
3.2	We waarderen het dat u in het hoofdstuk over de ontwikkelingen ook rekening houdt met ontwikkelingen buiten uw gemeentegrenzen. Wij kunnen echter op basis van uw Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer niet achterhalen of u daarbij alleen rekening houdt met 5.000 appartementen in Hoofddorp centrum en waar dit aantal op gebaseerd is. We voorzien voor Haarlemmermeer circa 20.000 woningen te realiseren welke invloed kunnen en zullen hebben op de mobiliteit tussen onze gemeenten. Dit kan oplopen tot 30.000 woningen wanneer de ontwikkelingen rond het station Hoofddorp doorgang vinden. Een belangrijk deel daarvan wordt in het centrum gerealiseerd. We verzoeken u voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer rekening te houden met de gegevens op www.plan-capaciteit.nl .	Dank voor deze aanvulling met de meest recente (hogere) cijfers. Deze passen wij aan.	Ja, woningbouwcijfers Haarlemmermeer worden aangepast.
3.3	Zoals u in uw stuk terecht aangeeft is een aanzienlijk deel van de Aalsmeeders werkzaam in gebieden rondom Aalsmeer, waaronder Haarlemmermeer. Wij verwachten de komende 10 tot 20 jaar ook veel nieuwe arbeidsplaatsen te gaan realiseren. Hierdoor zal de door u genoemde grote woon-werk pendel van en naar Aalsmeer mogelijk verder toenemen. We zijn benieuwd of u in uw Ontwerp Mobiliteitsagenda hiermee rekening gehouden heeft en wat u verwacht dat dit betekent voor de mobiliteit tussen onze gemeenten.	Wij zien inderdaad ook een toenemende pendel tussen Aalsmeer en Haarlemmermeer. Juist in de relatie Aalsmeer-Haarlemmermeer zien wij kansen voor meer reizen per fiets (over de MRA-snel-fietsroute) en met de bus (over de HOVASZ busbaan). Qua verbindingen is dus al ingespeeld op deze relatie, van belang is wel om te kijken of er voldoende capaciteit is. Laten we dit gezamenlijk monitoren.	Nee

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
3.4	In uw Ontwerp Mobiliteitsagenda verwijst u naar de ontwikkeling van PrimA4a. Op dit moment beraden wij ons op het toekomstperspectief van het glastuinbouwgebied PrimA4a bij Rijsenhout en de rol die dit gebied speelt in de sierteeltketen van de Greenport Aalsmeer.	In de Mobiliteitsagenda zal deze ontwikkeling wat minder "definitief" neergezet worden.	Ja, tekst PrimA4a wordt afgezwakt.
3.5	Wij ondersteunen uw ambitie om de onderlinge relaties in het openbaar vervoernetwerk tussen de regio's Amstelland Meerlanden en Holland Rijnland te verbeteren, mits dit niet ten koste gaat van de openbaar vervoerbereikbaarheid van de kernen in het zuidelijke deel van Haarlemmermeer.	Deze toevoeging kunnen we begrijpen en wij zullen Haarlemmermeer dan ook betrekken in deze actie.	Ja, Haarlemmermeer toevoegen aan de actie.
3.6	We herkennen het door u geschetste mogelijke knelpunt op de corridor Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol. Mogelijk kan dit knelpunt verminderen of zelfs opgelost worden zodra het nieuwe openbaar vervoerknooppunt Schiphol Zuid in gebruik genomen wordt.	Mooi dat u het mogelijke knelpunt herkent. Laten we dit de komende jaren gezamenlijk in de gaten houden.	Ja, aan de tekst wordt toegevoegd dat knooppunt Schiphol-Zuid een mogelijke oplossing kan bieden en dat dit samen met Haarlemmermeer in de gaten gehouden wordt.
3.7	We ondersteunen uw oproep om de rol van de (e)fiets in de bereikbaarheid in de regio te versterken. We werken hierin al samen binnen het programma MRA Fiets. We kijken er naar uit om samen met u de mogelijkheden van de langzaam verkeersverbindingen over de Ringvaart tussen Haarlemmermeer en Aalsmeer te onderzoeken en waar nodig te verbeteren.	Dank voor de ondersteuning en goed om gezamenlijk een "brug" over de Ringvaart te slaan.	Nee

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
3.8	Wij vinden het interessant dat u kijkt naar de potentie van de Ringvaart voor logistiek over water. We zijn benieuwd naar de plannen daarvoor en verzoeken u ons daarbij te betrekken. Daarbij vinden we het belangrijk dat het toevoegen van nieuwe logistieke functies de bestaande functies niet hinderen. De Ringvaart heeft immers een belangrijke recreatieve functie, die wij via het Programma Ringvaart en Ringdijk proberen te versterken. Daarnaast maakt de Ringvaart onderdeel uit van de staande mastenroute tussen het IJsselmeer en de Zeeuwse Delta. Wij vragen u om hiermee rekening te houden.	Dank voor uw terechte aandachtspunten inzake de Ringvaart. De Ringvaart heeft inderdaad, ook voor Aalsmeer, een belangrijke recreatieve functie en er zal dus altijd sprake zijn van afweging. Wij betrekken u bij het vervolg.	Ja, Haarlemmermeer wordt toegevoegd aan de actie over onderzoek naar potentie van logistiek over de Ringvaart.

Inspreker 4: Vervoerregio Amsterdam

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
4.1	Vanuit de Vervoerregio is al eerder gereageerd op het Analysedocument en Koersdocument. Het is een uitgebreid plan en een gedegen analyse. Goed o.a. om RO en Mobiliteit aan elkaar te koppelen en het STOMP-principe toe te passen.	Dank voor de complimenten en mooi dat u zich herkent in de analyse.	Nee
4.2	Bij de 11 Koersen lijkt de fiets nog wat onderbelicht. Maar dat komt omdat Koers 7 een ander lettertype heeft.	Dit klopt en passen we aan.	Ja, tekst bij Koers 7 krijgt ander lettertype.
4.3	Voor overzichtelijkheid de nummering van de acties aanpassen, zodat er geen meerdere acties met nummer 1, 2 of 3 zijn.	Een goede opmerking, dit gaan we aanpassen.	Ja, de nummers van de acties worden aangepast.
4.4	Pagina 50, uitgangspunt 1, "regionale blik", actie #3: Hier staat wel dat in (gemeentelijke) startnotities van bereikbaarheidsvraagstukken en gebiedsontwikkelingen wordt uitgegaan van de brede mobiliteit als basis. Het zou goed zijn als hier ook concreet genoemd wordt dat het instrument van 'Mobiliteitsprogramma van Eisen' wordt toegepast bij nieuwe ontwikkelingen.	Goede toevoeging, we voegen een Mobiliteitsparagraaf en een Mobiliteitsprogramma van Eisen (bij grotere projecten) toe.	Ja, toevoegen Mobiliteitsparagraaf en Mobiliteitsprogramma van Eisen (bij grotere projecten).
4.5	Pagina 50, uitgangspunt 1, "lopen", actie #2: We kijken in de Vervoerregio naar de belangrijkste quickwins m.b.t. looproutes naar OV-haltes. (maar dus niet naar alle looproutes)	Goed punt, passen we aan	Ja, bij Vervoerregio Amsterdam toevoegen dat het specifiek om looproutes naar OV-haltes gaat.
4.6	Pagina 50, uitgangspunt 1, "lopen", actie #3: Bij de reguliere aanpak van trottoirs hebben wij geen rol.	Passen we aan.	Ja, Vervoerregio Amsterdam verwijderen bij deze actie.

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
4.7	De agenda is ook ambitieus. Er zijn nu wel veel ambities, maar bemensing en financiering is wel een aandachtspunt. We zien in dit maatregeloverzicht namelijk aardig wat acties in 2022 staan. Wellicht is het mogelijk een aantal korte termijn maatregelen wat op te schuiven in de tijd.	Eens, de acties in de agenda waren te ambitieus gepland. Veel acties die in 2022 geagendeerd stonden, hebben we veranderd in 2022-2023.	Ja, looptijd van acties in tabellen aangepast.
4.8	Op p.30 staat " <i>Waar de kwaliteit van het openbaar vervoer verslechterd is, is <u>het streven om</u> in samenwerking met de VRA en de openbaar vervoer-concessiehouder te komen tot fijnmazige openbaar vervoersystemen die zoveel als mogelijk wijken/gebieden bedienen die ver van bushaltes af zijn komen te liggen. Er wordt een dekkingkaart gemaakt om gebieden te identificeren waar de openbaar vervoer-bereikbaarheid verbeterd kan worden. Er zijn diverse opties mogelijk: een kleine bus die door vrijwilligers wordt gereden ('wijkbus'), integratie van openbaar vervoer met Wet maatschappelijke ondersteuningvervoer/personeelsvervoer of nieuwe ontwikkelingen als ANWB Automaatje</i> ". We kijken hier samen naar, maar 'het streven om te komen' is nog misschien nog wat stellig verwoord.	We zullen dit minder stellig verwoorden en aangeven dat we dit samen onderzoeken..	Ja, "het streven om" wordt aangepast in "onderzoeken".

Inspreker 5: Provincie Noord-Holland

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
5.1	De ontwerp mobiliteitsagenda is ambitieus, voor alle modaliteiten. Eerder reageerden wij op de 80% versie. Daarin hebben wij het voorstel gedaan te werken volgens het STOMP principe en te wijzen op het Perspectief Mobiliteit en het RMP. Het STOMP principe komt nu terug in de mobiliteitsagenda. Het RMP herkennen wij niet als zodanig in de agenda.	Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) staat genoemd in de Beleidsanalyse (Bijlage 2) en onderwerpen hieruit zijn doorvertaald in de mobiliteitsagenda.	Nee
5.2	De Zuidlob studie geeft een breed vraagstuk aan. Niet alles kan worden opgepakt en zeker niet tegelijkertijd. Het inzetten op capaciteitsuitbreiding op de N231 is voor ons dan ook nog geen uitgemaakte zaak. Prioriteren en faseren over de hele regio is nodig (en voor ons over de hele provincie Noord-Holland). Graag zinsnede over de N231 aanpassen.	De zinsnede over de N231 ging alleen over capaciteitsuitbreiding. Deze zin hebben we aangepast in het zoeken naar oplossingen om te komen tot een robuust en verkeersveilig netwerk.	Ja, zinsnede over N231 wordt aangepast.

Inspreker 6: Stichting Nieuw Aalsmeer

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
6.1	Onze eerste constatering is dat de Mobiliteitsagenda Aalsmeer (MAA) vooral een extrapolatie oplevert van bestaand beleid en niet veel verder tastbaar wordt tot 2025, terwijl u aankondigt dat 2040 een perspectief is. Verder wordt duidelijk in het actie overzicht (7) er nog zeer veel onderzocht en uitgewerkt moet worden.	Het klopt dat de MAA voor een deel extrapolatie is van het staand beleid. Voor een aantal onderwerpen, zoals sec de auto, zien wij geen nieuwe koers. De bredere mobiliteit pakken we echter wel anders aan en de focus ligt meer op actieve mobiliteit, OV en gedrag, in nauwe samenwerking met de ondernemers. We bevinden ons op verschillende vlakken in een transitiefase, vandaar dat er in het overzicht nog veel acties staan. Er is, mede daarom, ook al een actualisatie van de Mobiliteitsagenda voorzien en aangekondigd.	Nee
6.2	We merken op dat u de aanpak van deze uitwerkingen beter via een vorm van Burgerberaad kan doen, dan steeds een beleidsstuk de publieke arena in te brengen om daar op te reageren. Die zorgt ervoor dat onzes inziens in het vervolg participatief met bewoners, wijkrazen en bedrijven. Zo zorgt u voor veel meer draagvlak. De Stichting Nieuw Aalsmeer ziet een voorstel op dit punt graag tegemoet. In de borging- en evaluatie paragraaf legt u veel uitwerkingen op de schouders van het nieuwe college. Organiseer daarbij een goed Burgerberaad.	In de totstandkoming van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer zijn inwoners en ondernemers op meerdere momenten actief betrokken. Zowel via enquêtes, gesprekken als via het Aalsmeerse participatieplatform participatie.aalsmeer.nl. Ook bij de uitvoering en evaluatie van de Mobiliteitsagenda zullen inwoners en ondernemers actief betrokken worden. Dit laatste zullen wij nog extra benadrukken in het hoofdstuk Borging en Evaluatie (hoofdstuk 8).	Ja, toevoegen dat inwoners, ondernemers en organisaties ook betrokken worden in de uitvoering en evaluatie van de Mobiliteitsagenda.

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
6.3	In het voorwoord verklaart de wethouder dat hij een aantal versnellingen ziet in trends. Een bijzondere kans om daar in de agenda voor korte- en langere termijn concrete zaken voor zichtbaar te maken. We hebben hiervan echter geen echte gemeentelijke acties op gezien in dit stuk. Moeten die vooral van burgers en bedrijven komen? Welke voorzieningen biedt de gemeente om die versnellingen (fiets, pakketbezorgingen en thuiswerken) te kunnen handelen? Op het laatste punt gaat u er vanuit dat de inkomende en uitgaande mobiliteit groeit in de spits. Terwijl een adequate aanpak op dat punt tot een betekenisvolle verlaging van het aanbod van voertuigen in de spits moet leiden. Welke gemeentelijke inspanning is hierbij gedacht (een aan Covid-19 gerelateerde duurzame actie)?	De rol van de gemeente, zoals ook in de Mobiliteitsagenda beschreven, is tweeledig: enerzijds zorgen wij voor infrastructuur voor de fiets en willen wij samen met de markt zorgen dat er pakketwanden gerealiseerd worden en anderzijds willen wij samen met de Aalsmeerse ondernemers gaan kijken of het woon-werk verkeer verduurzaamd kan worden, onder andere door Breikers in te zetten.	Nee
6.4	Als het gaat om die mobiliteitsreductie in de spits is ook rekeningrijden een effectief middel. U heeft daar in uw agenda geen aandacht voor terwijl dat een steeds grotere kans is om in de MRA hier samen uitvoering aan te geven. Kunt u uw standpunt t.z. toelichten, omdat dit een duurzaam effect kan hebben op het mobiliteitsvraagstuk.	Rekeningrijden is iets wat vanuit het Rijk moet komen, als regio kunnen we dit niet zelf initiëren. Vandaar dat het ook niet in de Mobiliteitsagenda genoemd is.	Nee
6.5	In het groene kader op blz. 8 en 9 stipt u een aantal mutaties aan t.a.v. het AVVP van 2009. Over de Stationsweg/van Cleeffkade opteert u een shared space inrichting. We geven u in overweging die locatie uit te werken met het oog op meer duurzame kwaliteit: 2 richtingen op van Cleeffkade/Uiterweg. Onttrek Stationsweg aan verkeer tussen Zjydstraat en Driekolommenplein (naast vml.Postkantoor).	Eind 2019 is besloten om deze kruising niet als shared space maar als rotonde in te richten.	Nee
6.6	Creëer ondergrondsparkeren voor Raadhuisplein (2 of 3 lagen) in overleg met bedrijven om bereikbaarheid veilig te stellen.	In de Centrumvisie Aalsmeer is dit niet als project opgenomen. Ondergronds parkeren is ook erg kostbaar.	Nee

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
6.7	Activeer een gedachtenslag om de Uiterweg van Rijsenhout via een compacte fiets-auto pont over de Ringvaart 2 zijdig bereikbaar te maken.(zie ook bladzijde 28)	Samen met Haarlemmermeer gaan we de langzaam verkeersverbindingen over de Ringvaart onderzoeken. We kijken niet naar extra auto-verbindingen. Zie de acties bij Uitgangspunt 1.	Nee
6.8	In dat groene kader schetst u ook het beeld van hoogwaardiger ov. De ontwikkelingen voor de middellange termijn van de realisering van een tram-as vanuit Amsterdam-Zuid naar Schiphol (evt. doorgetrokken naar Aalsmeer) vinden wij in combinatie met de realisering van de tram-as vanuit Uithoorn (doorgetrokken over de busbaan naar Aalsmeer) voor de langere termijn een idee om nader te onderzoeken als je verder kijkt dan 2025. De combinatie met strategische fietsstallingen bij de halten kan Aalsmeer een sterkere OV bereikbaarheidspositie opleveren. Is natuurlijk een MRA-verhaal als het er op aan komt. Bij 1.2. geeft u het proces van totstandkoming aan. Dit voorstel kan daarbij worden betrokken als inzet voor een nieuw college.	De huidige plannen gaan uit van doortrekking van de Amsteltram van Amstelveen naar Uithoorn (hard plan) en van het doortrekken van de Noord-zuid lijn van Amsterdam Zuid naar Schiphol en Hoofddorp (studie). Doortrekken naar Aalsmeer komt niet in de huidige plannen voor. Tussen Uithoorn, Aalsmeer en Schiphol is juist recent geïnvesteerd in een vrije busbaan (project HOVASZ) en hierdoor kunnen regionale bussen snel rijden. Het is wel belangrijk om goed over te kunnen stappen op de twee eerder genoemde verbindingen. Er wordt wel nadrukkelijk gekeken naar het verbeteren van fietsstallingen bij de belangrijkste Ov-haltes in Aalsmeer en Kudelstaart, mogelijk in combinatie met deelfietsen. Zie acties bij Uitgangspunt 1.	Nee
6.9	We vinden de beschrijving van 2.1. Trends en ontwikkelingen een goede aanzet voor beleid naar 2040. De concretisering van die 12 voor 2040 relevante punten komen helaas niet systematisch terug in de volgende hoofdstukken.	Het is niet de bedoeling dat de trends systematisch terug zijn te vinden in de volgende hoofdstukken. Maar in bijvoorbeeld Uitgangspunt 3 zijn veel trends wel door vertaald en de (elektrische) fiets en nieuwe voertuigen komen bijvoorbeeld terug in de eerste twee Uitgangspunten.	Nee
6.10	In de passage over economie toerisme en recreatie (blz. 17/18 ev.) zou u een aanscherping moeten opnemen van het Glasgow akkoord over vrachtwagens.	Eens, dit is nieuwe informatie en nemen wij als zodanig ("vanaf 2040 alle nieuwe vrachtwagens en bussen zonder uitlaatgassen") over in het derde Uitgangspunt.	Ja, onderdeel Glasgow-akkoord over vrachtwagens opnemen in tekst over duurzame mobiliteit.

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
6.11	Verder stipt u daar de waterrecreatie aan op de Westeinderplassen en de Ringvaart. Wij hadden graag gezien dat u daar ook beleid aankondigt m.b.t. het fossiel-vrijvaren na 2030.	Om een fossielonafhankelijk Aalsmeer in 2040 te bereiken zullen ook de vaarbewegingen (logistiek en recreatie) dan fossielvrij uitgevoerd moeten worden. Wij hebben momenteel nog geen beleid op dit onderdeel van de verduurzamingsopgave en zijn met indier eens dat het nodig is ook op dit onderdeel beleid te gaan formuleren. Dit is geen beleid vanuit de Mobiliteitsagenda, maar we benoemen het wel.	Ja, er wordt tekst toegevoegd in bij Uitgangspunt 3, onderdeel duurzame mobiliteit.
6.12	Als u spreekt over de fietsverbindingen in de relatie Amsterdam/Amstelveen vragen wij aandacht voor een tunnel onder de N201 voor fietsers van Kudelstaart-Amsterdam.	Onder de N201 ligt reeds een noord-zuid fietstunnel, vlak na het terrein van Royal Flora Holland. U doelt waarschijnlijk op de voormalige N201. Er zijn hier geen plannen voor een noord-zuid fietstunnel onder de (voormalige) N201. Wel is recent een tunnel geopend van west naar oost, van Uithoorn naar Aalsmeer en verder. Mogelijk dat een noord-zuid tunnel in de toekomst wel in beeld komt bij onderzoek naar verlenging van de MRA-fietsroute Amstelveen-Aalsmeer naar Kudelstaart.	Nee
6.13	In dit deel van het stuk ontbreekt o.i. een passage over de verminderde groei van Schiphol en de effecten op het wegennet.	De Mobiliteitsagenda Aalsmeer is niet het geëigende beleidsinstrument om in te gaan op de effecten van de luchthaven Schiphol op het wegennet. Datzelfde geldt bijvoorbeeld voor de effecten op de spoorinfrastructuur. In de Luchtvaartnota 2020 – 2050 'Verantwoord vliegen naar 2050' heeft het rijk de relatie gelegd tussen de luchthaven en mobiliteit. Het kabinet heeft in dat kader aangegeven te kiezen voor een integrale mobiliteitsbenadering. Vanuit die integrale benadering wil het Rijk "internationaal vervoer over het spoor en de weg aantrekkelijker maken. Daardoor komt ruimte vrij voor luchtvaart naar bestemmingen waarvoor geen reële andere vervoerswijze is. Het Rijk werkt (in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, MIRT) met de luchthavens, de spoorsector en decentrale overheden aan een investeringsstrategie voor de lucht- en landzijdige infrastructuur van de luchthavens op de lange termijn."	Nee

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
6.14	In hoofdstuk 3 gaat het over alle modaliteiten. In aansprekende bewoordingen omschrijft u de centrale positie van de auto. We hadden graag gezien dat u een visie op het deelautogebruik in Aalsmeer opneemt. En verder dat u gezien het idee van verbinding tussen de vervoerswijzen ook de ontwikkeling van Transferpunten op strategische posities in de MRA omarmt. Bij uitgangspunt 3, hoofdstuk 6 onderschrijven wij uw opties voor deel auto-mobiliteit. Maar maak dat concreet in bijvoorbeeld de plannen voor Hoofdweg-Zuid, Oosteinde3-hoek, Westeinderhage en Greenpark. Het blijft nl. bij intenties.	Voor wat betreft Transferpunten zijn in Aalsmeer de grootste OV-haltes (zoals het Busstation Zwarteweg) de belangrijkste locaties. Buiten Aalsmeer wordt gestudeerd op een regionale mobiliteitshub bij het te realiseren Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ). Dit is wel afhankelijk van een tramhalte op BTAZ. Voor wat betreft deelauto's: voor Aalsmeer is dit nog nieuw. We geven aan dat we onderzoek doen naar de mogelijkheden voor deelmobiliteit en dit kan bijvoorbeeld in de grootste ruimtelijke plannen.	Nee
6.15	In hoofdstuk 4 ontvouwt u een mooi beeld van een integrale verkeers- en vervoersbenadering. De idee voor voetgangers is hartverwarmend. Geeft o.i. hier de mogelijkheid om concreet dingen samen verder uit te werken. Dat zou mooi gaan als u voor de hele bebouwde kom van Aalsmeer (eventueel met uitzondering van N201 en N198) een 30 km regiem uitwerkt. Ook positief voor vermindering uitstoot.	Heel de bebouwde kom van Aalsmeer 30 km/uur maken is niet mogelijk. De belangrijkste ontsluitingswegen zullen altijd een regiem van 50 km/uur houden. We gaan wel kijken welke wegen we om kunnen vormen naar 30km/uur, zie de actie bij Uitgangspunt 2.	Nee
6.16	Bij uitgangspunt 2 op blz. over de 30km/uur wegen is er ook een kans om in het kader van klimaatadaptatie de wegverharding met open bestrating te vergroenen. Dat past bij de afwikkelingssnelheid en zorgt ook voor een betere water opname in de bodem.(klimaatadaptatie).	Dit is een goed idee, maar heeft niet met Mobiliteit an sich te maken, maar met inrichting van de openbare ruimte. Uw idee geven wij door aan de collega's die zich hier mee bezig houden.	Nee
6.17	Over duurzame mobiliteit. Is het een idee om in de bestaande situatie, strevend naar 2040 fossiel vrij, nu al projecten/pilots op te starten die per wijk/buurt -net als bij de Warmtevisie – de kansen en weerstanden in beeld brengen. Samen evt met ondernemers uit Aalsmeer uit de mobiliteits-branches!	In nieuwe ontwikkelingen kijken wij hier sowieso naar. Mochten er in bestaande wijken kansen ontstaan of initiatieven los komen, kunnen we vanuit de gemeente faciliteren.	Nee

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
6.18	Over de overkapping van grote parkeerareaal (bedrijven rond veiling etc.) met zonnepanelen en evt. ook groene (sedum) daken willen we graag met u verkennen waar dat uitvoerbaar is. Eventueel in combinatie met opslag in buurt/wijk batterijen. We willen graag met u meedenken over de zgn. plankaart elektrisch vervoer (auto, fiets, pakketbezorging, goederen transport). Te denken valt ook aan (aanbod afhankelijke) straatverlichting- en straatnaamborden ledverlichting, informatie borden (digitaal bij wijk-buurt ingangen) met verkeers- en bereikbaarheidsinfo	Uw opmerking over de zonepanelen en groene (sedum) daken geven wij door aan de collega's die met Duurzaamheid bezig zijn. De Plankaart Elektrisch Vervoer geeft –specifiek voor auto's- een overzicht van bestaande en potentiële (nieuwe) laadpunten. Hier denken geen andere partijen over mee. Uw opmerkingen over de straatverlichting en –naamborden geven wij door aan de collega's van openbare ruimte.	Nee
6.19	Bij 7, het totaal overzicht, zien wij graag dat lokale betrokken organisaties bij de uitwerking van de agenda genoemd worden. Zoals eerder aangegeven. Beter nog om ook een Burgerberaad Mobiliteit op te richten. We kunnen ook inzet leveren bij de monitoring en evaluatie genoemd in hoofdstuk 8.	In hoofdstuk 7 staan de belangrijkste partijen genoemd, dit wordt nog nader uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma waar ook andere partijen genoemd gaan worden. In hoofdstuk 8 geven wij aan dat bij de uitvoering en evaluatie ook inwoners en ondernemers betrokken worden.	Ja, zie antwoord bij reactie 6.2.
6.20	De idee dat Aalsmeer voor alle vervoerwijzen bereikbaar moet zijn moet je in het kader van Klimaatverandering etc. toch meer toesnijden op het maken van andere keuzes: Juist met werkgevers in onze gemeente koersen op thuiswerken. Maatwerk leveren voor collectief vervoer.	In Uitgangspunt 3 geven wij aan dat ondernemers een grote rol hebben in de (toekomstige) bereikbaarheid van Aalsmeer en leggen wij een koppeling met Breikers en Groot Schiphol Bereikbaar.	Nee
6.21	Toekomst gericht sturen op meer Elektrische voertuigen en daarbij behorende voorzieningen.	Dat doen wij al, bijvoorbeeld door de Plankaart Elektrisch Vervoer te actualiseren.	Nee
6.22	Bij bushaltes fiets oplaadpunten realiseren voor E-bikes.	We gaan kijken naar (uitbreiding van) fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijkste OV-haltes. In dit onderzoek kunnen we ook kijken naar laadmogelijkheden en veilige stallingen voor e-bikes.	Nee

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing Mobiliteitsagenda
6.23	Busverbinding aanpassen van Kudelstaart naar Aalsmeer v.v. via Bachlaan. Hierdoor wordt fort Kudelstaart, Wassertoren en Flowerart-museum beter bereikbaar (Via Beethovenlaan/Dreef weer op oude route) met ov.	De gemeente Aalsmeer heeft geen directe invloed op de routing van bussen. De route Kudelstaart-Aalsmeer wordt versneld door in-gebruikname van het HOVASZ project. Een pilot met Vervoer op Maat is per 12 december 2021 gepland voor de vervallen haltes in de kern Aalsmeer. We zijn bereid om –wanneer de pilot succesvol verloopt- met vervoermaatschappij Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam in afstemming te gaan om te bezien of Vervoer op Maat de door u genoemde bestemmingen kan aandoen.	Nee