Gemeente Amsterdam



Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

Vervoerregio Amsterdam



Colofon

April 2023

Bestuurlijk opdrachtgever
Marja Ruigrok, Melanie van der Horst en Reinier van Dantzig

Ambtelijk opdrachtgever
Martijn Sargentini, Ivo Frantzen en Sietse Jellema

Contactpersonen/auteurs
Freek Faber, Joep Lax, Arjan Weterings en Isabelle van den Bouwhuijsen

Vormgeving
Vorm de Stad

Inhoud

Samenvatting 4

1 Inleiding 14

1.1 Aanleiding 16
1.2 Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar 16
1.3 Afstemming met alle belanghebbenden 18
1.4 Leeswijzer 18

2 Gebiedsanalyse 19

2.1 Huidige bereikbaarheid van de Zuidflank 21
2.2 Groei aantal gebruikers, groei mobiliteit 22
2.3 Knelpunten in 2040 o.b.v. Verkeersmodel Amsterdam 23
2.4 Bereikbaarheidsopgaven tot 2040 25

3 Beoogde mobiliteitstransitie in de Zuidflank 30

3.1 Ambities voor ontwikkeling tot complete en bereikbare stadswijk 32
3.2 Hoofdkeuze: meer voetganger, fietsen, OV, minder auto (‘de wal keert het schip’) 32
3.3 Bereikbaar houden van de OV-knoop station Amsterdam Zuid 33
3.4 Vier oplossingsrichtingen 33

4 Samenhangend maatregelenpakket 36

4.1 Integraal samenhangend maatregelenpakket 38
4.2 Maatregelen verbetering fiets 39
4.3 Verbetering van verblijven en faciliteiten voetganger 43
4.4 Verbeteren openbaar vervoer 44
4.5 Doorstroming en bereikbaarheid auto 48
4.6 Parkeren en programma 51
4.7 Mobiliteitstransitie en doelgroepenbeleid 53

5 Effecten op bereikbaarheid, ruimte en leefkwaliteit 55

5.1 Effecten op bereikbaarheid 57
5.2 Effecten op mobiliteit en autoverkeer 57
5.3 Effecten op ruimte en leefkwaliteit 58

6 Fasering, kosten en risico’s 60

6.1 Bereikbare en leefbare Zuidflank van nu tot 2040 62
6.2 Startpakket maatregelen korte termijn 64
6.3 Kosten 64
6.4 Risico’s 66

7 Adaptieve programmasturing 68

7.1 Zo organiseren we de uitvoering 70
7.2 Monitoren en bijsturen 70

B Bijlagen 74

Samenvatting





Samenvatting

Aanleiding
In de Zuidflank vinden tot 2040 grootschalige ontwikkelingen plaats. Omvangrijke ingrepen als Zuidasdok (de ondertunneling van de A-10 en de uitbreiding van station Amsterdam Zuid en de herinrichting van de openbare ruimte) en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zullen hun stempel drukken op dit gebied, dat zich uitstrekt tussen Schinkel en Amstel en tussen Stadionweg en Van Nijenrodeweg. Bovendien wordt de Zuidflank, met in het hart de Zuidas, verder ontwikkeld tot een aantrekkelijke complete stadswijk. De Zuidflank blijft interessant als vestigingslocatie voor bedrijven, en wordt met een levendig en prettig centrumgebied ook aantrekkelijk om te wonen. De openbare ruimte past bij de menselijke schaal. Het wordt een plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar zij zich veilig kunnen voelen. Ook zijn er voldoende voorzieningen en verplaatsingsmogelijkheden. Door dit alles groeit de Zuidflank flink. Het vloeroppervlak aan voorzieningen, woonruimte en kantoren samen zal met ruim 60% toenemen.
Het gevolg hiervan is dat het aantal gebruikers – werknemers, studenten, inwoners en bezoekers – straks anderhalf keer zo groot is als nu. Voor de mobiliteit in het gebied betekent dit bijvoorbeeld dat het aantal gebruikers van de OV-knoop Amsterdam Zuid zelfs zal verdubbelen.

Om de goede bereikbaarheid die de Zuidflank al kenmerkt, te behouden en op een duurzame manier toekomstbestendig te maken, zijn passende mobiliteitsmaatregelen nodig, bovenop de maatregelen die nu al worden genomen.

Het hoofddoel voor het gebied: de Zuidflank duurzaam bereikbaar te maken is geformuleerd in het gelijknamige Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar, kortweg mobiliteitsplan. Dit plan presenteert een integraal pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat in lijn is met het mobiliteitsbeleid van gemeente en regio. Ook voor de onderbouwing van bestemmingsplannen en het actualiseren van de Milieu Effect Rapportage (MER) voor het gebied is een integraal mobiliteitsplan noodzakelijk.
Het mobiliteitsplan is opgesteld in gezamenlijke opdracht van de Wethouder Verkeer en Vervoer/Openbare Ruimte en Groen (Melanie van der Horst) en de Wethouder Grond en Ontwikkeling/Ruimtelijke Ordening (Reinier van Dantzig) van de gemeente Amsterdam, en de Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Vervoerregio (Marja Ruigrok). Zorgen voor het welslagen van de ontwikkelingen in de Zuidflank doen we niet alleen. We zetten in op hechte en consequente samenwerking en afstemming met betrokken partijen (bedrijfsleven, ontwikkelaars, investeerders, onderwijsinstellingen en projectorganisaties zoals Zuidasdok). Een gezamenlijke aanpak is voor de toekomst van de Zuidflank van essentieel belang.

Gebiedsanalyse
Op dit moment is de Zuidflank is een toplocatie voor kantoren, met als aantrekkelijk kenmerk een goede bereikbaarheid met de auto en met het OV. Hoewel reizigers vergeleken met de rest van Amsterdam veel gebruikmaken van het OV van en naar de Zuidflank, nam met de ontwikkeling van het gebied ook het autoverkeer toe. De Zuidflank is ruim opgezet, en tot nu werd steeds ruimte gegeven aan infrastructuur om deze autogroei te faciliteren. Hierdoor zijn brede wegen ontstaan die op veel plekken een barrière vormen voor fietsers en voetgangers. Ondanks de ruime opzet ontstaat in de spits al vaak vertraging, niet alleen voor de auto maar voor al het verkeer. Ook het openbaar vervoer heeft daar hinder van.
Daarnaast is er in het verleden een overschot aan autoparkeerplaatsen gerealiseerd in het centrumgebied van de Zuidflank. Dat gebeurde vooruitlopend op de bouw van kantoren zonder parkeerkelder bovenop de ondergrondse A10. Dit programma wordt niet meer gerealiseerd maar de garages zijn er wel.
De Zuidas groeit verder naar een gemengde stadswijk maar het aandeel kantoren zal aanzienlijk blijven. Hierdoor

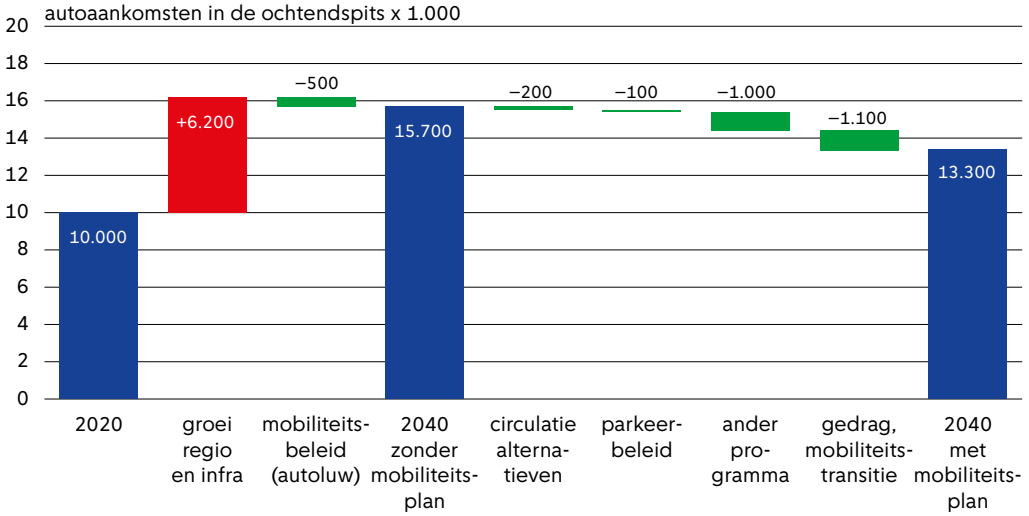
wordt de huidige infrastructuur inefficiënt gebruikt; in de ochtendspits ontstaat een sterke piekdrukte het gebied in en in de avondspits het gebied uit. Zonder maatregelen zal het verkeer met name op de invalswegen, de Europaboulevard en de Amstelveenseweg, steeds meer vastlopen. Dit leidt naar verwachting structureel tot filevorming tot op de A10 en op lokale wegen.
Ook zullen grote bouwprojecten in het gebied, met name Zuidasdok, gedurende een langere periode extra beslag leggen op het beschikbare verkeersnetwerk. De werkzaamheden zullen verkeershinder veroorzaken en de aanvoer van materiaal zorgt voor extra verkeer.
Om de verwachte groei van het openbaar vervoer te faciliteren is de komende jaren een uitbreiding van de dienstregeling nodig. Daardoor is de capaciteit van het huidige bus- en tramstation Amsterdam Zuid op termijn onvoldoende. Onder andere door Zuidasdok wordt gewerkt aan de capaciteitsuitbreiding van Station Zuid om de verwachte groei te faciliteren.
Op sommige locaties rondom Station Zuid is op dit moment de fietsparkeer-capaciteit al onvoldoende. Het tekort aan fietsparkeerplekken zal ondanks de uitbreiding van de capaciteit door Zuidasdok toenemen. Zonder extra uitbreiding van de stallingscapaciteit groeit het tekort naar circa 5.000 fietsparkeerplaatsen op station Amsterdam Zuid in 2040.

Als we geen maatregelen nemen, wordt het gebied minder bereikbaar en verkeersonveiliger. De leef- en verblijfs-kwaliteit van de openbare ruimte gaat dan achteruit. Ook het (inter) nationale en regionale OV-knooppunt Zuid zal slecht bereikbaar zijn. Het risico ontstaat dat we niet kunnen voldoen aan goede ruimtelijke ordening volgens het beleid van de gemeente Amsterdam. Dit kan gevolgen hebben voor de vergunningverlening van nieuwe ontwikkelingen en herontwikkelingen in het gebied. Bovendien neemt de waarde van de Zuidflank als economische hotspot en internationaal knooppunt af. Dit kan ten koste gaan van de waarde van de grond en daarmee van de inkomsten van de gemeente.

Transitie naar een complete stadswijk en duurzame mobiliteit
De ambitie voor de Zuidflank is om het gebied verder te ontwikkelen tot een complete stadswijk.
Het mobiliteitsplan is een uitwerking van het stedelijke mobiliteitsbeleid voor de Zuidflank. Belangrijk daarbij is het stimuleren van actieve duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en OV), en het beperken van de ruimte voor de auto. De stad wordt autoluw, en vertraging voor de auto is acceptabel. We noemen dit ‘de wal keert het schip’. Dit past in de transitie die we als stad maken.

Actieve en duurzame mobiliteit stimuleren en de ambitie om een complete stad te maken, gaan prima samen. Beide vragen om een goede mix van wonen en kantoren en om voorzieningen in de nabijheid.
Nu ligt de focus van de Zuidflank te eenzijdig op een kantorenbuurt, met een te grote nadruk op autoverplaatsingen. Meer woningen, een betere mix van voorzieningen en een levendig en aangenaam centrum waar mensen niet alleen doorheen gaan maar ook willen verblijven, zorgen voor kortere verplaatsingen met de fiets of te voet. Bewoners die naar hun werk reizen gaan dan tegen de dominante spitsrichting in en benutten de restcapaciteit in het netwerk. Dit zorgt voor een betere verdeling van verkeer. Actieve duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en OV) vraagt bovendien om het bereikbaar houden van de OV-knoop Station Zuid. Dit betekent voorrang voor het OV, extra vrije OV-banen en een betere oversteekbaarheid voor de fiets en voetganger.
Een goede balans tussen ruimte voor leefbaarheid en voor bereikbaarheid/ autoluw vraagt om meer ruimte voor verblijfsfuncties, fiets en OV ten koste van ruimte voor de auto. Het inrichten van eenrichtingsverkeer op het circuit Mahler-laan – Beethovenstraat – Strawinskylaan – Parnassusweg in het centrum van de Zuidflank (autoverkeer rijdt ‘tegen de klok in’) is de belangrijkste invulling hiervan.

Het mobiliteitsplan houdt rekening met verdere verstedelijking, verschuiving van auto naar OV en transitie van bezit naar gebruik. We sturen waar mogelijk op deze ontwikkelingen. Dat doen we bijvoorbeeld door het terugdringen van het overschot aan parkeerplekken, het faciliteren van fiets en frequenter OV en het mogelijk maken van deelmobiliteit (onder andere elektrische deelfietsen en -scooters).
Ook willen we samen met werkgevers en onderwijsinstellingen een gedragsaanpak voor werknemers en studenten in het gebied ontwerpen en toepassen.



Autoaankomsten in de ochtendspits

Samenhangend maatregelenpakket
Om de Zuidflank duurzaam bereikbaar te maken, is een samenhangend pakket van maatregelen opgesteld.
Dat bestaat uit vier pijlers:

1. Herinrichten van de openbare ruimte om meer ruimte voor verblijven te realiseren en alternatieven voor de auto te verbeteren
2. Samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen stimuleren we werknemers en studenten om buiten de spits te reizen en met de fiets, te voet of met het OV te reizen
3. Verminderen parkeerruimte
4. Aandacht voor de gevolgen type programma op mobiliteit en leefbaarheid.

Daarbij is bepaald welke maatregelen op welk moment minimaal noodzakelijk zijn en wanneer daarvoor budgetten moeten worden vrijgemaakt. Bij 'noodzakelijk' houden we al rekening met een langere wachttijd voor de auto mits dit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid van het station per OV, fiets en auto en de doorstroming op de A10.
Een aantal maatregelen is aangemerkt als robuustheids- en leefbaarheids-maatregelen (alternatieven op orde maken). Die zijn ook noodzakelijk maar niet op korte termijn. Ze zijn daarom naar achter in de tijd geschoven. Deze behelzen onder andere het verbeteren van de noord-zuidfietsroutes en het verlagen van de Strawinskylaan.

Effect op verkeer, ruimte en leefbaarheid
Toekomstige knelpunten en het effect van het maatregelenpakket zijn, voor zover mogelijk, doorgerekend met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Het VMA is bedoeld om verkeersstromen richting de toekomst te modelleren. De groei in het gebruik van de verschillende vervoerwijzen en de verdeling van verkeer over het netwerk (m.u.v. voetgangers) zijn berekend als gevolg van het programma, beleid en infrastructuur. Vertragingen en knelpunten voor het autoverkeer zijn in cijfers en beeld inzichtelijk gemaakt. Knelpunten voor het OV, fietsen en voetgangers worden

door het model niet direct berekend. Daarom zijn effecten op het OV, fietsen en op ruimte en leefbaarheid kwalitatief bepaald.
De grafiek op pagina 8 toont de ontwikkeling van het aantal auto-aankomsten in het Zuidasgebied in de ochtendspits. Tussen 2020 en 2040 neemt het aantal auto-aankomsten in de Zuidflank toe door programmatoename (zowel in Zuidflank als in de regio) en door wijzigingen in de infrastructuur. Het autoluw beleid (zowel stedelijk als regionaal/nationaal) heeft een dempend effect op de groei.

Het model voorspelt dat de omzetting van kantorenprogramma en/of het mitigeren van de effecten in ander programma plus maatregelen gericht op gedrag en mobiliteitstransitie veel invloed hebben op de hoeveelheid verkeer in de spits, en daarmee op de knelpunten. Ook de infrastructurele en circulatiemaatregelen, zoals een fietsbrug, meer groentijd voor voetgangers of eenrichtingsverkeer voor de auto en de afbouw van parkeermogelijkheden, zijn van invloed op de hoeveelheid autoverkeer, zij het in beperktere mate.
In de huidige situatie is er weliswaar vertraging door de drukte, maar kunnen de kruispunten het verkeer over het algemeen afwikkelen zonder dat files andere kruispunten blokkeren. Toch neemt het autoverkeer ook met de voorgestelde maatregelen nog steeds flink toe. Niettemin is de modelverwachting dat kruispunten het verkeer net kunnen blijven afwikkelen. Dit komt door een betere verdeling van het verkeer over het netwerk (meer gebruik van de niet-dominante spitsrichting en betere verdeling over wegen). De restruimte van het netwerk wordt dan dus beter gebruikt. Wel leidt dit tot meer vertraging op meer plekken in het netwerk en tijdens meer momenten op de dag, met name voor autoverkeer. Deze toename van vertraging voor het autoverkeer past binnen het beleid. Een zekere mate van aanwezigheid van autoknelpunten heeft het gewenste effect dat de autogroei wordt getemperd. Het maatregelenpakket zorgt ook voor betere OV-bereikbaarheid. Frequenter OV voor de groeiende OV-reizigersstroom vraagt ook om aanpassingen aan de bus- en tramstations en -infrastructuur. Door meer vrij liggende busbanen bijvoorbeeld kan de reistijd afnemen.
Het maatregelenpakket van dit mobiliteitsplan Zuidflank zorgt daarnaast voor een toename van de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte. Voetgangers en fietsers kunnen zich comfortabeler en veiliger door het gebied bewegen. Openbare ruimte kan aantrekkelijker worden en geschikt gemaakt voor publieksfuncties (zoals terrassen) en groen (klimaatadaptatie).

Fasering, kosten en risico's
Er is een fasering gemaakt voor de voorbereiding en de uitvoering van de maatregelen. Uitgangspunt daarbij is welke maatregelen in de tijd minimaal noodzakelijk zijn en wanneer daarvoor budgetten moeten worden vrijgemaakt. Hiervoor zijn de volgende stappen uitgevoerd:

1. De samenhang en afhankelijkheid van maatregelen is bepaald, zowel de interne afhankelijkheid (maatregelen zijn onderling afhankelijk) als de externe (bijvoorbeeld onderdeel van Zuidasdok en afhankelijk van de fasering daarvan). Dit leidt tot een maatregelenpakket dat integraal moet worden uitgevoerd
2. Van zowel het integrale pakket als de overblijvende onafhankelijke maatregelen is nagegaan of deze op korte, middellange (tot 2030) of lange termijn (na 2040) kunnen of moeten worden gerealiseerd.

De kosten voor het programma zijn geraamd op een totaalbedrag van circa 140 miljoen euro op prijspeil 1 januari 2023. Onderstaande tabel is exclusief de kosten voor verzoeken tot wijziging van de scope van Zuidasdok, inkomstenderving, beheer en onderhoudskosten, kosten BLVC, kosten kabels en leidingen, nadeelcompensatie en indexatie naar het jaar van uitvoering. Hiervoor dienen de

kosten nog nader inzichtelijk gemaakt te worden.

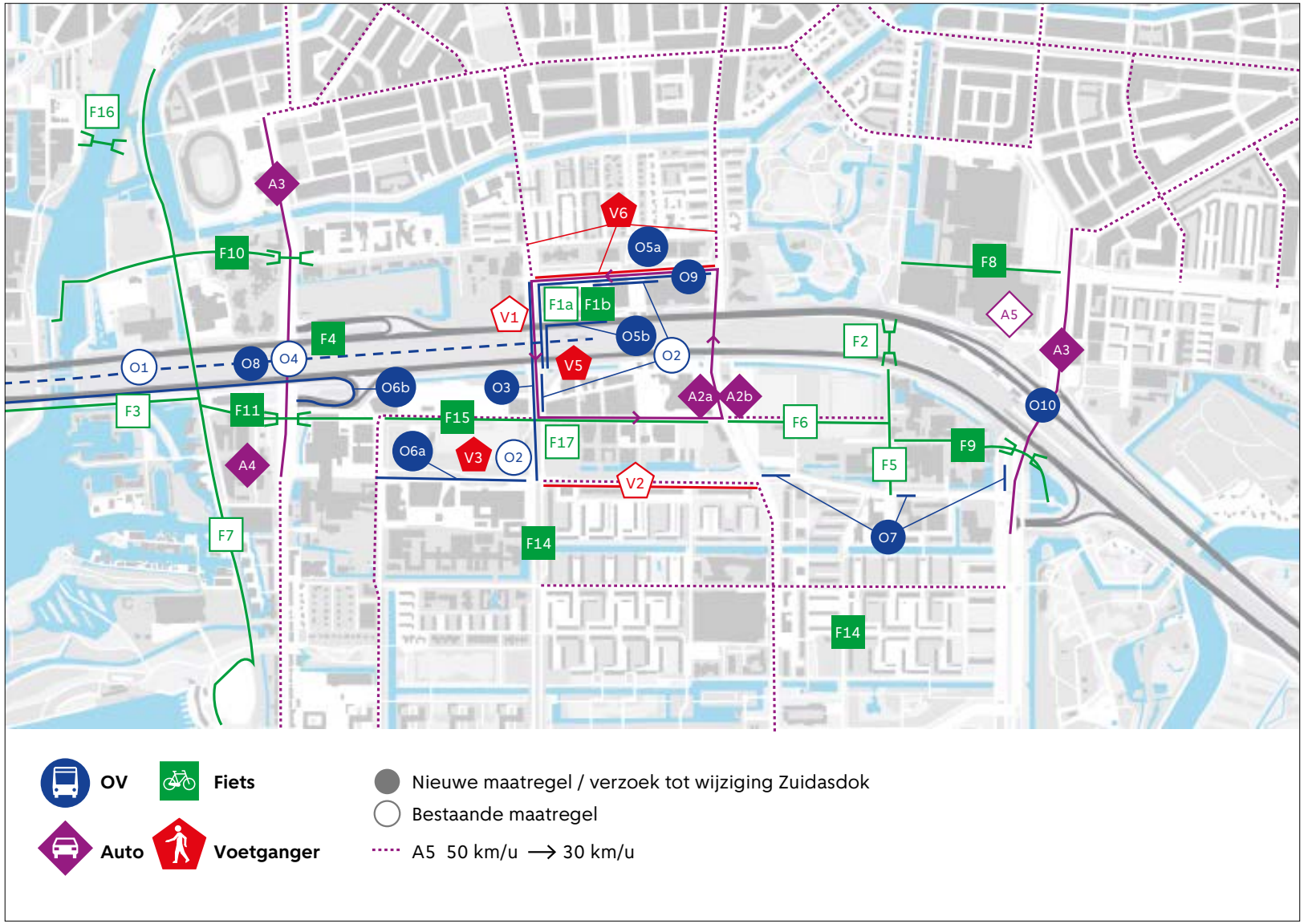
	2023-2026	2027-2040	Totaal
Ondergrens/ noodzakelijk	€ 26 mln.	€ 83 mln.	€ 109 mln.
Robuustheid en leefbaarheid	–	€ 30 mln.	€ 30 mln.
Totaal	**€ 26 mln.**	**€ 113 mln.**	**€ 139 mln.**

Investerings- en programmakosten deels op basis van SSK-ramingen met prijspeil 1 januari 2023

Risico's voor het programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar zijn geformuleerd aan de hand van een programma-risico-keten. Er wordt een keten van risico's beschreven die ertoe kan leiden dat doelen van het programma Zuidflank niet (tijdig) worden gerealiseerd. Een risico is dat het verkeer regelmatig vast staat in het gebied, en het gebied slecht bereikbaar wordt. Dit draagt bij aan een verslechtering van het vestigingsklimaat van Amsterdam en leidt uiteindelijk tot minder grondopbrengsten (uitgiftes van nieuwbouw vinden niet meer conform planning plaats) en tot minder overige inkomsten, zoals belastingen.

Adaptieve programmasturing

Het programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar wordt aangestuurd door Vervoerregio Amsterdam, de directie Verkeer en Openbare Ruimte en de directie Zuidas van de gemeente Amsterdam.
Het programma wordt uitgevoerd door een kernteam en een programmateam. De kerntaken van het programmateam zijn regisseren (samenhang borgen en financieel overzicht), adviseren, aanjagen en onderzoeken, plus monitoren en herijken/actualiseren.
Maatregelen worden opgestart in de vorm van projecten onder het programma. Deze volgen de reguliere fases en Bestuurlijke Besluitvorming (PBI, Plaberum, Spelregels VRA, planvorming Rijk) inclusief bijbehorende participatie. Een deel van de maatregelen betreft een verzoek tot wijziging (VTW) van de scope van Zuidasdok. Over deze voorgestelde wijzigingen vindt een gesprek plaats met Zuidasdok. Impactanalyses en besluitvorming hierover moeten nog plaatsvinden.
Het programma werkt met een financieel perspectief. Dit financieel perspectief geeft overzicht van een globale raming van de kosten per maatregel én een principeverdeling van fondsen. Partijen hebben de inspanningsverplichting om in hun meerjarenbegroting hiermee rekening te houden. Per project wordt bij de aanvang de dekking en de verdeling over fondsen definitief vastgelegd.
De programmasturing is adaptief. De daadwerkelijke mobiliteitsontwikkelingen op straat en de beleving daarvan, en ook de gebiedsontwikkeling worden jaarlijks gemonitord. Het maatregelenpakket en/ of de programmatische uitgangspunten en/of de fasering worden tweejaarlijks bijgesteld.



Fysieke maatregelen Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

Samenvatting

Oplossingsrichting	Maatregelen 'Zuidflank Duurzaam Bereikbaar'			
Openbare ruimte herinrichten	**Lopende projecten**			
	Fiets	**Voetganger**	**OV**	**Auto**
	F1a Tijdelijke uitbreiding fietsenstallingen Station Zuid **F2 Fiets- en voetgangersonderdoorgang Vivaldi** **F3 Fietsbrug Schinkel A10** F5 Fietspad Vivaldistraat F6 Fietspad Ravellaan F7 Sportas en Entree Amsterdamse Bos F16 Fietsbrug Schinkel Laan van Hesperiden F17 Fiets- en voetgangeroversteek Parnassusweg thv Mahlerlaan	V1 Verbeteren tijdelijke looproutes naar Station Zuid V2 Verbetering De Boelelaan midden en Kunstbrug	O1 Uitbreiding bus- en tramdienstregeling* O2 Tijdelijke eindhalte Amsteltram Station Zuid O4 Verbeteringen bus- en tramstation Amstelveenseweg korte termijn O10 Bushalte RAI inrichten voor R-NET	A1 30 km/u als norm in de stad A5 Logistiek RAI verbeteren
	Nieuwe noodzakelijke maatregelen of verzoek tot wijziging (VTW) van bestaande projecten			
	Fiets	**Voetganger**	**OV**	**Auto**
	F1b Permanente uitbreiding fietsenstallingen Station Zuid** F4 Uitbreiding fietsparkeren knoop Amstelveenseweg F8 Verbetering fietsroute door RAI F9 Ongelijkvloerse oversteek Europaboulevard F10 Ongelijkvloerse oversteek Amstelveenseweg (IJsbaanpad/Fred Roeskestraat) F12 Fietsparkeer verwijssystemen* F15 Verbetering fietsroute Mahlerlaan-west	V3 Verbeteren looproutes tussen Station Zuid en VU/VUmc (aanvullend op F17) V4 Gebiedsontwerp gericht op lopen en verblijven*	**O3 Bus(tram)banen Parnassusweg**** O5a Kortetermijnverbeteringen busstation Zuid **O5b Uitbreiden busstation Zuid**** O6a Bus-/trambaan De Boelelaan-west O6b Busdoorstroming A4-A10 O7 Busopstelstroken De Boelelaan-oost	A2a Carré Zuidas-centrum eerste fase, voorlopige inrichting A3 Intensiveren verkeersmanagement auto A4 Oplossing Skutsjespad/Pramenpad
	Kwaliteits- en/of robuustheidsmaatregelen			
	Fiets	**Voetganger**	**OV**	**Auto**
	F11 Ongelijkvloerse oversteek Amstelveenseweg (t.h.v. Mahlerlaan) F13 Doorstart Fietsparkeerfonds Zuidas* F14 Verbetering noord-zuidroutes	V5 Compacter tramstation** V6 Verlagen Strawinskylaan naar maaiveld V7 Verbetering looproutes andere HOV-knopen*	O8 Verbeteren bus- en tramstation Amstelveenseweg **O9 Calamiteitenspoor tram Station Zuid****	A2b Carré Zuidas-centrum tweede fase, definitieve inrichting

* niet weergegeven op de maatregelenkaart
** verzoek tot wijziging Zuidasdok (VTW's worden beoordeeld op impact en inpasbaarheid en vervolgens ter besluitvorming aan OGO Zuidasdok voorgelegd)
Vet gearceerde projecten zijn onderdeel van Zuidasdok

Oplossingsrichting	
Minder auto-parkeerplaatsen *	P1 Geen parkeerplaatsen bijbouwen bij nieuwe kantoren en voorzieningen P2 Actief verminderen bestaande inpandige parkeercapaciteit bij herontwikkeling van vastgoed P3 Verplaatsen van P+R-locaties in Zuidas naar locaties aan de rand van de Amsterdamse agglomeratie P6 Voorkomen overloop parkeerdruk naar Oud-Zuid/Rivierenbuurt en Buitenveldert P7 Aanpak hubs, deelmobiliteit en MaaS
Vastgoedprogramma aanpassen *	P4 Onderzoek naar mitigerende maatregelen voor effect van kantoorprogramma op (hyper)spits P4a Verplaatsingenplafond bij nieuwe ontwikkelingen en herontwikkelingen P4b Onderzoek omzetten kantoren programma naar woningen
Doelgroepenbenadering (niet fysieke gedragsmaatregelen) *	G1 Intensiveren werkgeversaanpak en onderwijsaanpak

* niet weergegeven op de maatregelenkaart

Inleiding

1.1 Aanleiding

1.2 Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

1.3 Afstemming met alle belanghebbenden

1.4 Leeswijzer

1



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Zuidflank vinden tot 2040 grootschalige ontwikkelingen plaats. Projecten als Zuidasdok, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de realisatie van een aantrekkelijke gemengde stadswijk zorgen straks voor een forse groei van het aantal gebruikers (werknemers, studenten, inwoners en bezoekers) in het gebied. Enkele cijfers: het aantal arbeidsplaatsen groeit van circa 75.000 nu naar tussen de 110.000 en 130.000 (+47% tot +73%) in 2040. Het aantal inwoners groeit van circa 6.000 naar circa 20.000 (+233%).

Door al deze ontwikkelingen is het cruciaal dat de Zuidflank straks op een nog betere bereikbaarheid kan bogen dan nu al het geval is. Om dat te verwezenlijken wordt o.a. de functie van Station Zuid en omliggende infrastructuur opgewaardeerd tot hét landelijke en internationale OV-knooppunt van (de regio) Amsterdam. Economisch en demografisch groeien stad en regio sterk. Dit leidt alleen al tot een groei in treinreizigers van, naar en door de Zuidflank van 60-100%;
De mobiliteitsopgaven voor de Zuidas en omgeving zijn al vaak onderzocht. Dit is zowel op (inter)nationaal als op regionaal schaalniveau gebeurd (bijvoorbeeld Zuidasdok, verkenning 5e/6e spoor Station Zuid, onderzoek doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp). Ook op buurtniveau is onderzoek verricht, vaak in het kader van gebiedsontwikkelingsprojecten.
Maar de gemeente Amsterdam (directies Zuidas en Verkeer & Openbare Ruimte) en Vervoerregio Amsterdam zien dat een gezamenlijk effect van al deze grootschalige ontwikkelingen nog onvoldoende is bekeken op het stedelijke/regionale niveau van de Zuidflank. Ook ontbreekt een samenhangend (middel) langetermijnbeeld van de stedelijke en regionale bereikbaarheid van de Zuidflank. Verder constateren de partijen dat de ambities voor mobiliteit en leefkwaliteit in het gebied niet altijd meer aansluiten bij de nieuwe, vastgestelde stedelijke en regionale beleidskaders voor mobiliteit en leefkwaliteit, die het accent meer leggen op autoluw. Een mobiliteitsplan voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Zuidflank, dat rekening houdt met alle verwachte ontwikkelingen in het gebied en dat aansluit bij het mobiliteitsbeleid van de gemeente, is daarom nodig. Ook voor de planologische onderbouwing van de gebiedsontwikkeling is zo'n plan nodig. Bij dit alles blijft samenwerking en afstemming met alle belanghebbenden van cruciaal belang.
Om al deze redenen willen de betrokken partijen de projecten en vraagstukken in de Zuidflank graag in samenhang bezien.

Dit is de aanleiding voor de Gemeente en Vervoerregio om opdracht te geven voor het opstellen van dit Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar en voor het opstarten van het gelijknamige programma: Programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar.

1.2 Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

Wat willen we bereiken?
Binnen het Programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar beschrijft het mobiliteitsplan de maatregelen die nodig zijn om het hoofddoel te bereiken: de Zuidflank tot 2040 duurzaam bereikbaar en leefbaar te maken en te houden. Het mobiliteitsplan geeft voor de Zuidflank invulling van de stedelijke en regionale beleidskaders. Verder biedt het mobiliteitsplan planologische onderbouwing voor ontwikkelingen plus een kader voor de mobiliteitscomponent van deze ontwikkelingen.
Dit is in lijn met de eerder vastgestelde mobiliteitsplannen voor Zeeburgereiland/IJburg, Haven-Stad Zuid/Sloterdijk II, Zuidoostflank, Nieuw-West en Noord.
De maatregelen zijn op hoofdlijnen gedefinieerd. Ze worden vanuit het programma opgestart en uitgewerkt als project, bijvoorbeeld volgens de PBI-systematiek als het om infrastructurele

projecten gaat. Daarnaast is er sprake van een aantal lopende projecten die bijdragen aan de doelen van het programma.

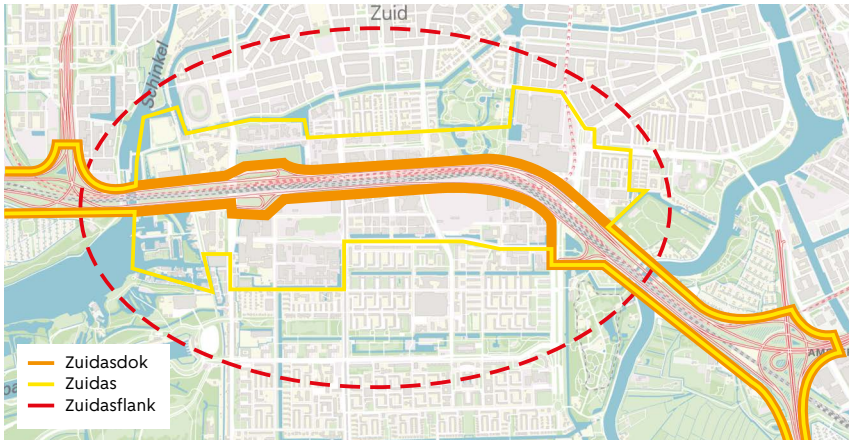
Scope van dit mobiliteitsplan
De Zuidflank van Amsterdam omvat Zuidas en direct omliggend gebied. De geografische scope van dit mobiliteitsplan is hiernaast weergegeven in Figuur 1 en is grofweg het gebied tussen Schinkel en Amstel, en tussen Stadionweg en Van Nijenrodeweg. Figuur 2 laat de deelgebieden in Zuidas zien waarnaar in dit document regelmatig wordt verwezen.

Het Schinkelhaventerrein en het Havenstraatterrein, waar circa 500 woningen worden ontwikkeld, vallen niet onder dit mobiliteitsplan, maar onder het mobiliteitsplan van Nieuw West. Wel hebben deze gebieden relaties op het gebied van mobiliteit met de Zuidflank. De ontwikkeling van het Havenstraatgebied is ook wel meegenomen in de analyses voor dit plan.

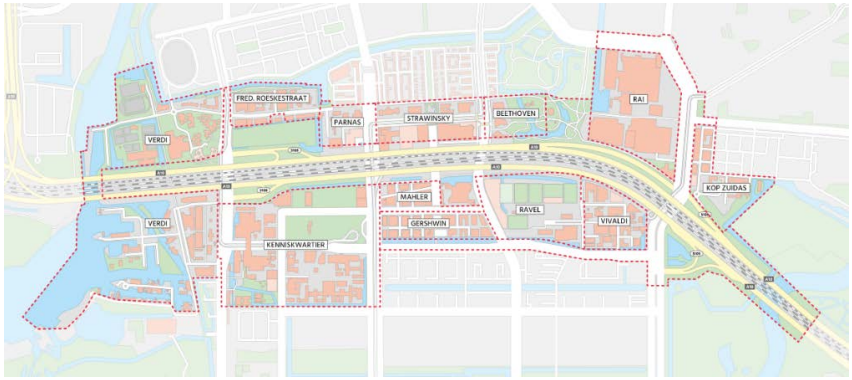
Van belang zijn echter ook de gebiedsontwikkelingen in onder meer Nieuw-West, Zuidoostflank en Amstelveen, die in dezelfde periode worden uitgevoerd. Zij hebben impact op het mobiliteitssysteem in de Zuidflank en zijn dan ook meegenomen in de analyses van dit mobiliteitsplan.

Binnen het bovengenoemde hoofddoel richt het mobiliteitsplan zich op de stedelijke en regionale mobiliteitsnetwerken (lopen, fiets, OV, auto) van Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam. De mobiliteitsnetwerken van het Rijk zijn geen onderdeel van de scope. De projecten Zuidasdok en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vallen niet onder het mobiliteitsprogramma, maar zijn wel uitgangspunt voor dit mobiliteitsplan. Verder is het wegontwerp en ontwerp van de buitenruimte op buurt- en straatniveau is geen onderdeel van het programma.

Het mobiliteitsplan focust op de ontwikkeling van de Zuidflank tot 2040. Het plan bevat een pakket aan maatregelen voor zowel bestaande projecten als nieuwe maatregelen voor nog op te starten projecten. Het gaat zowel om fysieke als niet-fysieke maatregelen (zoals beleidsmaatregelen).



Figuur 1: Globale geografische scope programma Zuidflank (rood) met daarbinnen gebiedsontwikkeling Zuidas (geel) en Zuidasdok (oranje)



Figuur 2: Deelgebieden binnen gebiedsontwikkeling Zuidas

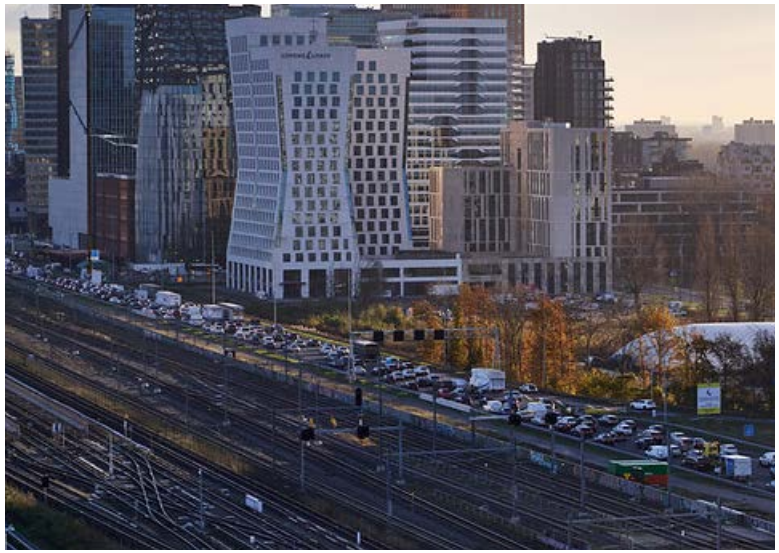
De tijdelijke situatie die ontstaat tijdens de uitvoering van infrastructurele maatregelen valt niet binnen de scope van het mobiliteitsplan maar is belegd bij de projecten en is geformaliseerd in de BLVC-procedures. Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC) tijdens verkeerswerkzaamheden, en afstemming tussen verschillende verkeerswerkzaamheden zijn dus onderdeel van de projecten. Vooral de impact van het programma Zuidasdok op het gebied is groot, en de tijdelijke situaties vanwege de realisatie ervan duren jaren.
De maatregelen van het mobiliteitsplan zijn afgestemd op deze bouwfasering en -planning van Zuidasdok. Deze afstemming zal gedurende de looptijd van het programma nodig blijven. De bouwfasering en -planning van Zuidasdok is en blijft voorlopig nog in beweging. Hetzelfde geldt voor de uit te voeren maatregelen en de groei van het gebied en de regio.
Ten slotte zijn beheer, vergunningen, toezicht en handhaving geen onderdeel van het mobiliteitsplan.

1.3 Afstemming met alle belanghebbenden

Het mobiliteitsplan is opgesteld nadat knelpunten en ontwikkelingen zijn opgehaald in een eerste ronde gesprekken met een groot aantal stakeholders. Daarnaast is bureau-onderzoek verricht op basis van een groot aantal documenten. Ook is een verkeersmodelstudie aan de hand van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA, zie bijlage 2) uitgevoerd, waarin verschillende scenario's en maatregelen zijn onderzocht.
Het conceptmobiliteitsplan is afgestemd met belanghebbenden en met geïnteresseerden. Er zijn gesprekken geweest met onder andere bewoners van omliggende buurten, omliggende gemeenten, Fietsersbond, NS, RWS, ProRail, Provincie Noord-Holland, GVB, Connexxion, VU, V&OR, R&D, stadsdeel Zuid, Zuidas en Zuidasdok. Ook hebben we betrokkenen de mogelijkheid geboden om schriftelijk te reageren.

1.4 Leeswijzer

In Hoofdstuk 1 ontvouwt zich het waarom en hoe van het Mobiliteitsplan Duurzaam Bereikbaar om de Zuidflank tot 2040 duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden. Hoofdstuk 2 bevat de analyse van en de knelpunten in het gebied. In Hoofdstuk 3 komen de ambities en de vier oplossingsrichtingen aan de orde. Hoofdstuk 4 presenteert het maatregelenpakket, uitgesplitst naar fiets, voetganger, OV en autoparkeren. Hoofdstuk 5 belicht de effecten op bereikbaarheid, ruimte en leefkwaliteit, en in Hoofdstuk 6 beschrijven we fasering, kosten en risico's. In Hoofdstuk 7 ten slotte staat hoe we de uitvoering en de monitoring organiseren.



Gebiedsanalyse

2.1 Huidige bereikbaarheid van de Zuidflank

2.2 Groei aantal gebruikers, groei mobiliteit

2.3 Knelpunten in 2040 o.b.v. Verkeersmodel Amsterdam

2.4 Bereikbaarheidsopgaven tot 2040

2



2.1 Huidige bereikbaarheid van de Zuidflank

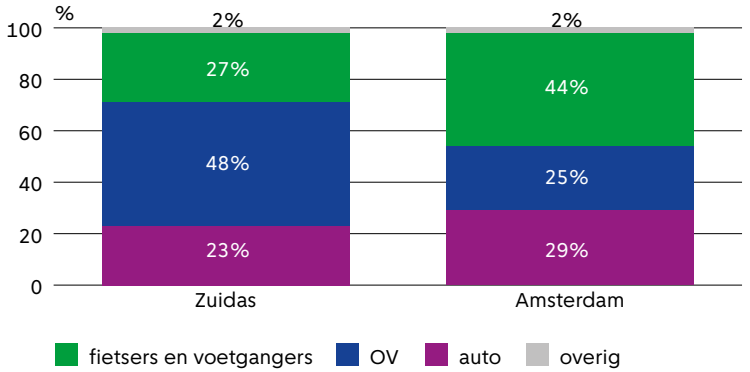
Zuidas, het centrum van de Zuidflank, is een toplocatie voor kantoren, met als aantrekkelijk kenmerk een goede bereikbaarheid met de auto en met het OV. In vergelijking met de rest van Amsterdam reizen meer mensen van en naar de Zuidas met het OV en gaan minder mensen met de fiets, te voet of met de auto, zoals te zien is in onderstaande staafdiagrammen. Dat komt doordat Station Zuid een belangrijk OV-knooppunt is voor stad, regio en nationaal (in de toekomst ook internationaal), wat leidt tot relatief korte reistijden met het OV. De reistijd van het OV bedraagt gemiddeld anderhalf keer de reistijd van de auto (Google Maps o.b.v. een tiental willekeurige reizen).

Dit is relatief gunstig vergeleken met de rest van de stad. Een andere verklaring kan zijn dat lopen en fietsen in de Zuidflank relatief minder aantrekkelijke vervoerwijzen zijn (zie volgende paragraaf).

V&OR meet de ontwikkeling van de vervoerwijzen per stadsdeel, zowel stedelijk als regionaal. Zie de tabel hieronder. Relevant is dat het aantal OV-verplaatsingen van/naar stadsdeel Zuid ten opzichte van heel Amsterdam bovengemiddeld groeit: 40% t.o.v. 35%. Een verklaring hiervoor is wederom de grote invloed van Station Zuid (incl. opening Noord/Zuidlijn). De reizigers-aantallen op dit station groeien sterk (zie paragraaf OV). Verder valt op dat het aantal regionale fietsverplaatsingen van/naar stadsdeel Zuid minder sterk is gegroeid dan van/naar heel Amsterdam. Een verklaring hiervoor is dat de reis-afstand van regionale verplaatsingen van/naar Zuid groter (niet op fietsafstand) is dan de gemiddelde regionale reis van/naar Amsterdam (bron: Uitvoeringskompas OV 2030). Mogelijk speelt ook de opening van de Noord/Zuidlijn mee.

Taskforce Bereikbaarheid Zuidas vraagt reizigers periodiek naar hun waardering van de vervoerwijzen van/naar Zuidas. Zie figuur hieronder. In de coronajaren (2020 en 2021) is waardering wat hoger. We kijken voor de analyse naar de jaren voor corona omdat die representatiever zijn. Opvallend is dat de waardering voor lopen, fiets en bus/tram/metro (BTM) tussen 2016 en 2019 licht daalden, waar de waardering voor auto stijgt en voor trein stabiel bleef. Een mogelijke verklaring hiervoor staat in de volgende paragraaf.

Hoewel reizigers veel gebruikmaken van het OV is op de Zuidas ook altijd ruim baan gemaakt voor de auto. Met



Figuur 3: Aandeel vervoerwijzen in totaal aantal verplaatsingen (Enquête Taskforce Bereikbaarheid Zuidas 2014-2019 en Thermometer Bereikbaarheid Amsterdam 2019)

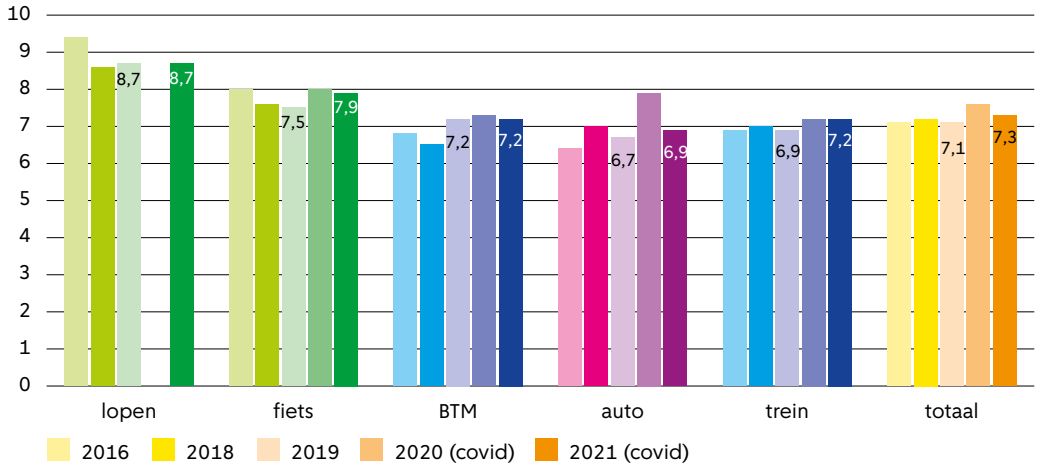
	Auto	OV	Fiets
Interne/stedelijke verplaatsingen			
Amsterdam	−2%	+35%	+12%
Stadsdeel Zuid	−8%	+37%	+11%
Externe/stadsgrensoverschrijdende verplaatsingen			
Amsterdam	+12%	+35%	+30%
Stadsdeel Zuid	+5%	+42%	+22%
Alle verplaatsingen			
Amsterdam	+5%	+35%	+14%
Stadsdeel Zuid	−1%	+40%	+12%

Tabel 1: Ontwikkeling aantal verplaatsingen per dag per vervoerwijze 2010-2020 (bron: V&OR)

de ontwikkeling van het gebied groeide het autoverkeer mee. Het gebied is ruim opgezet en tot nu werd steeds ruimte gegeven aan infrastructuur om deze autogroei te faciliteren. Hierdoor zijn brede wegen ontstaan die op veel plekken een barrière vormen voor fietsers en voetgangers. Maar ondanks de ruimte voor autoinfrastructuur ontstaat in de spits nu al vaak vertraging voor al het verkeer. Ook het openbaar vervoer ervaart daar hinder van.

Daarnaast is er in het verleden een overschot aan autoparkeerplaatsen gerealiseerd in het centrumgebied van de Zuidflank. Daarmee werd vooruitgelopen op de bouw van kantoren zonder parkeerkelder boven op de ondergrondse A10, en de beoogde ondergrondse spoorinfrastructuur. Dit programma wordt niet meer gerealiseerd maar de garages zijn er wel. In de Zuidas zijn nu circa 20.000 (veelal inpandige) parkeerplaatsen te vinden, dubbel zoveel als de geldende maximale parkeernorm. Ingeschat wordt dat veel van deze parkeerplaatsen (tot een derde) niet gebruikt worden.

Zuidas groeit verder naar een gemengde stadswijk maar het aandeel kantoren zal aanzienlijk blijven. Hierdoor wordt de huidige infrastructuur inefficiënt gebruikt. In de ochtendspits ontstaat een sterke piekdrukte het gebied in en in de avondspits het gebied uit.

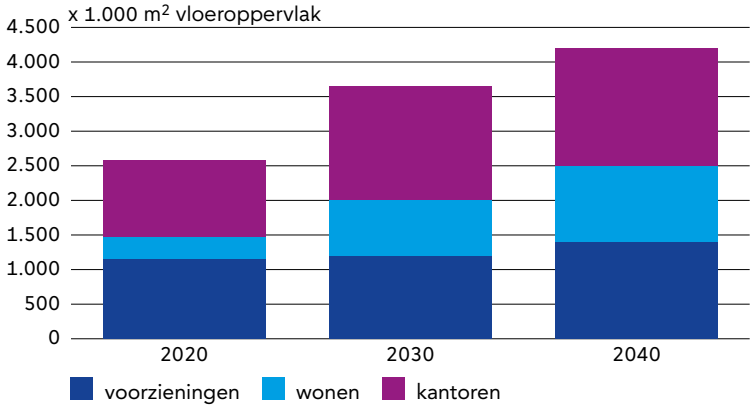


Figuur 4: Waardering reis van en naar Zuidas 2016-2021 (Enquête Taskforce Bereikbaarheid Zuidas). De coronajaren worden niet representatief geacht. BTM = Bus, Tram, Metro

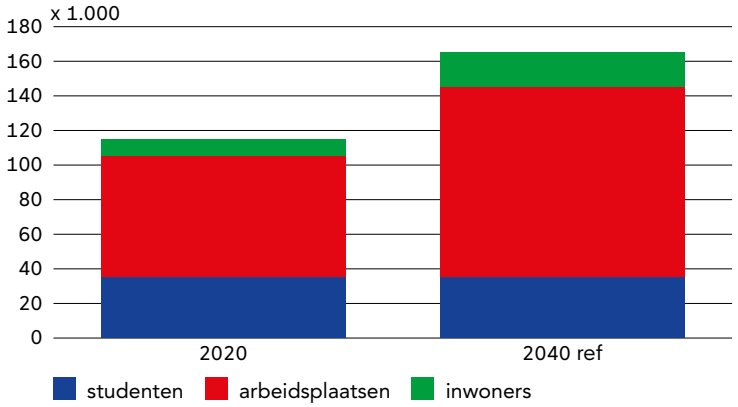
2.2 Groei aantal gebruikers, groei mobiliteit

De komende twintig jaar zal de Zuidflank flink groeien. Het aantal vierkante meters vloeroppervlak zal met ruim 60% toenemen. Zowel het vloeroppervlak voor voorzieningen als voor wonen als voor kantoren stijgt. Het vloeroppervlak voor wonen stijgt in verhouding het hardst.

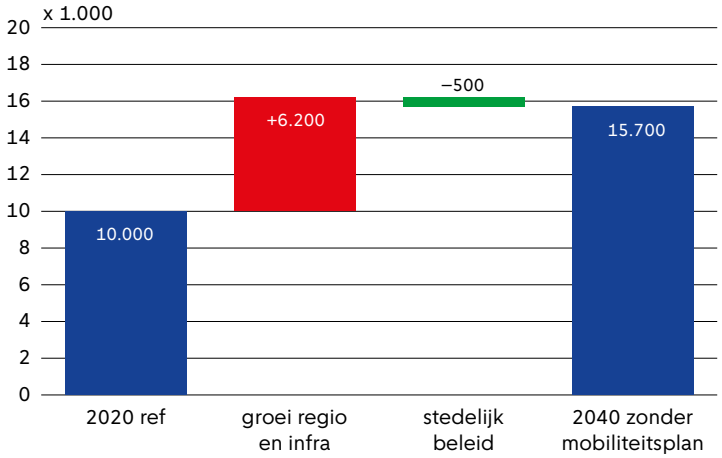
Het aantal gebruikers van de Zuidflank zal hierdoor met circa 50% flink groeien.



Figuur 5: Groei Zuidflank in vierkante meters vloeroppervlak (bron: Deze getallen zijn gebaseerd op de Programmamonitor Zuidas van 2021 en zijn gebruikt voor de verkeersmodellering)



Figuur 6: Aantal gebruikers Zuidas excl. bezoekers (bron: programma-administratie Zuidas vermenigvuldigd met de parameters van het verwachte gemiddelde aantal gebruikers per m2 vastgoed in Zuidas)

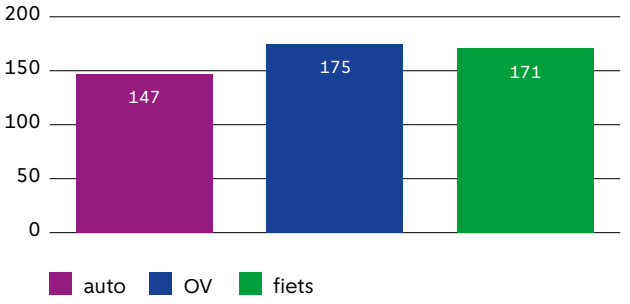


Figuur 7: Verwachte groei van aankomsten in Zuidflank tussen 2020 en 2040 (bron: VMA)

In figuur 6 is te zien dat Zuidas vooral een werk- en onderwijsgebied is en blijft: van de vastgoedgebruikers (excl. bezoekers) is op dit moment circa 65% een werknemer, 30% een student en 5% een inwoner. Autonoom naar 2040 wijzigt dit niet wezenlijk, hoewel het aandeel studenten iets afneemt en het aandeel inwoners iets toeneemt.

Deze forse groei van het aantal gebruikers leidt ook tot groei van mobiliteit. Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling van het aantal auto-aankomsten in de Zuidflank in de ochtendspits zien. Tussen 2020 en 2040 neemt het aantal auto-aankomsten in de Zuidflank toe door programmatoename (zowel in de Zuidflank als in de regio) en door wijzigingen in de infrastructuur. Het autoluw beleid (zowel stedelijk als regionaal/nationaal) heeft een dempend effect op de groei.

OV en fiets groeien harder dan de auto. Onderstaande tabel uit het VMA toont de verwachte groei per vervoerwijze. Daarbij groeit het OV- en fietsgebruik naar verwachting harder dan het auto-gebruik. Een verklaring hiervoor is dat het autonetwerk in de spits overbelast raakt, waardoor reizigers een andere vervoerwijze kiezen (‘de wal keert het schip’).



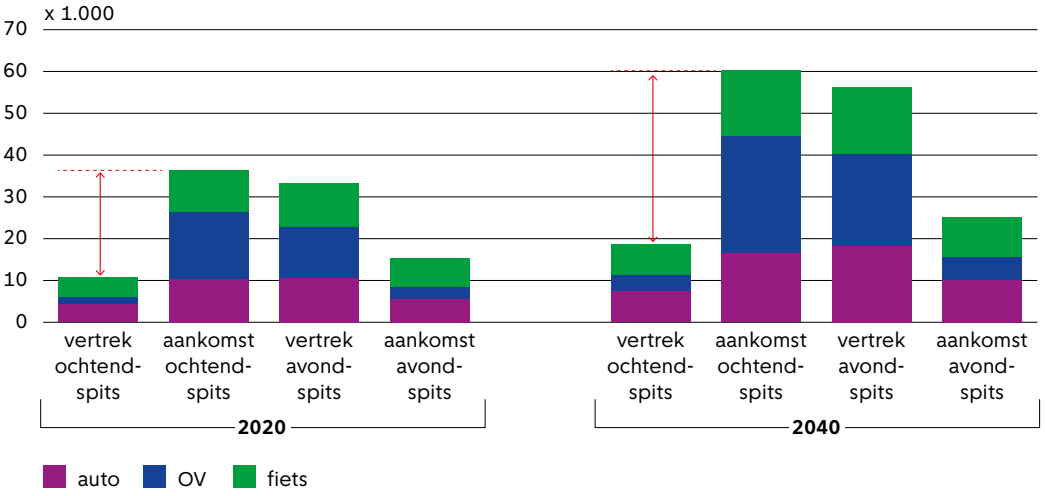
Figuur 8: Indices aantal verplaatsingen per vervoerwijze in de referentiescenario’s ten opzichte van 2020 = 100 (VMA)

Tot slot zullen de grote bouwprojecten, met name Zuidasdok, extra verkeershinder veroorzaken. Dit komt doordat de werkzaamheden ruimtebeslag leggen op het beschikbare verkeersnetwerk. Ook zorgt de aanvoer van materiaal voor extra verkeer.

2.3 Knelpunten in 2040 o.b.v. Verkeersmodel Amsterdam

Verkeersinfrastructuur wordt steeds inefficiënter benut

Onderstaande figuur uit het VMA toont dat het verkeersnetwerk in de Zuidflank in 2020 relatief eenzijdig wordt belast. In de ochtend komen de forenzen en studenten in Zuidas aan en in de avond vertrekken ze, met als gevolg een inefficiënte benutting van de verkeersinfrastructuur. Deze eenzijdigheid van de pendel versterkt

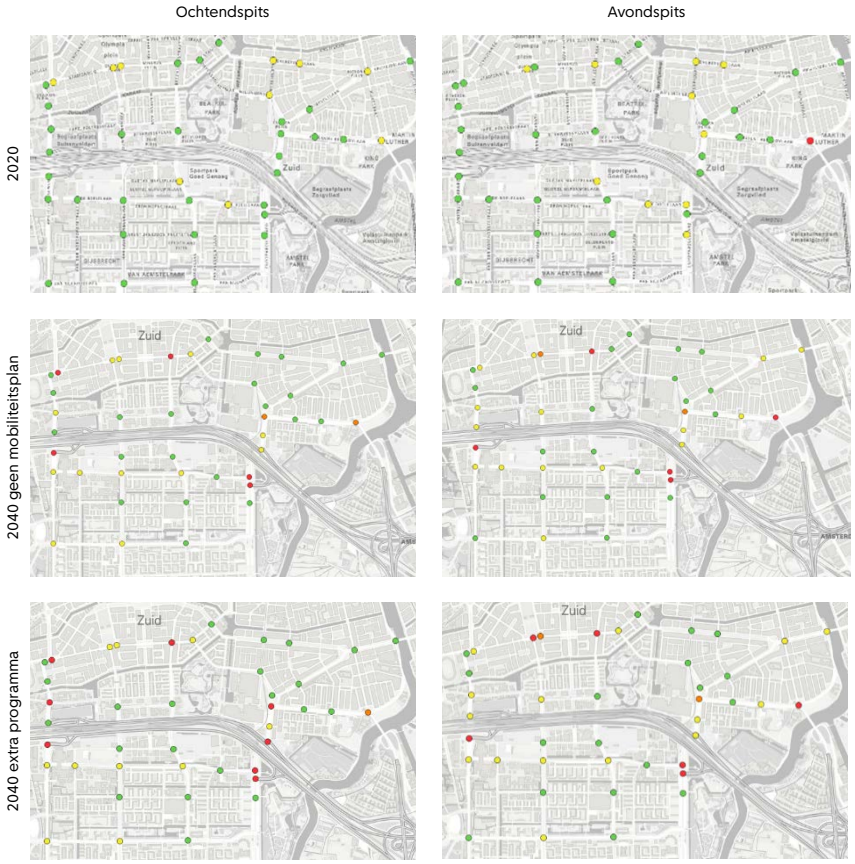


Figuur 9: Vertrekken en aankomsten naar ochtendspits (OS) en avondspits (AS) en vervoerwijze. De rode lijnen laten zien dat het verschil tussen spits en dal in absolute zin fors groter wordt (Bron: VMA)

zich tussen 2020 en 2040; het verschil tussen spits en dal wordt in absolute zin fors groter. Dat komt ten eerste doordat in Zuidas in absolute zin vooral het aantal werknemers groeit en het aantal inwoners die in de 'tegenspits' reizen minder groeit. Ten tweede concentreert de groei van de werkgelegenheid in de Metropoolregio Amsterdam zich in Amsterdam (meer dan 90%), terwijl de groei van de woningbouw voor 50% in de regio plaatsvindt. Dit laatste leidt tot een sterke groei van de woon-werkpendel in de spits via de Zuidflank (bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 / Uitvoeringskompas OV 2030).

De auto blijft aantrekkelijk, ook wanneer het auto autonetwerk overbelast raakt

De bereikbaarheidsanalyses met het VMA wijzen uit dat de auto voor veel verplaatsingen zeer aantrekkelijk blijft, ondanks dat het autonetwerk in de Zuidflank overbelast raakt: het aantal overbelaste kruispunten stijgt van nul in 2020 naar vijf à acht in 2040, afhankelijk van hoeveel programma gerealiseerd wordt (zie onderstaande figuur). Deze kruispunten kunnen de verkeersdruk niet verwerken en er ontstaan files. De knelpunten concentreren zich op en rond de aansluitingen van de Zuidflank met de A10-Zuid: Amstelveenseweg (S108)



Figuur 10: (Over)belasting autokruispunten in 2020, 2040 en 2040 met extra programma (Bron: VMA)

en Europaboulevard (S109). Op deze aansluitingen vormt terugslag van de files richting de A10 een risico voor de verkeersveiligheid en doorstroming op de A10. Dat laatste is relevant vanwege de regionale afspraak dat de Ring Amsterdam

altijd zo veel mogelijk draaiend moet blijven. Op andere kruisingen zal het autoverkeer (nog) meer hinder geven voor OV, fietsers en voetgangers. Overigens is de ervaring dat als alle kruispunten meer in detail worden bekeken (met een zogenoemde Cocon/Vissim-analyse), er nog meer overbelaste kruispunten zullen worden geïdentificeerd.

Doordat de reistijden voor de auto door files toenemen, vindt er overstap naar OV, fiets en lopen plaats. Maar autoverkeer kiest ook heel vaak voor andere routes van en naar Zuidas en/of voor reizen aan de randen van de spits. Daardoor ontstaan een langere spitsperiode en een groter gebied dat slechter bereikbaar wordt. Het motto 'de wal keert het schip: als we meer autofiles laten ontstaan, gaan mensen vanzelf reizen met het OV, fiets en te voet gaat in de Zuidflank dus maar ten dele op.

Deels betreft de autogroei verplaatsingen die niet of niet volledig) met fiets of OV kunnen worden uitgevoerd, omdat de woonplaats van forenzen te ver weg ligt. Maar het gaat ook om veel verplaatsingen die wel (deels) een alternatief hebben. Mensen nemen de auto omdat het kan, niet omdat het moet.

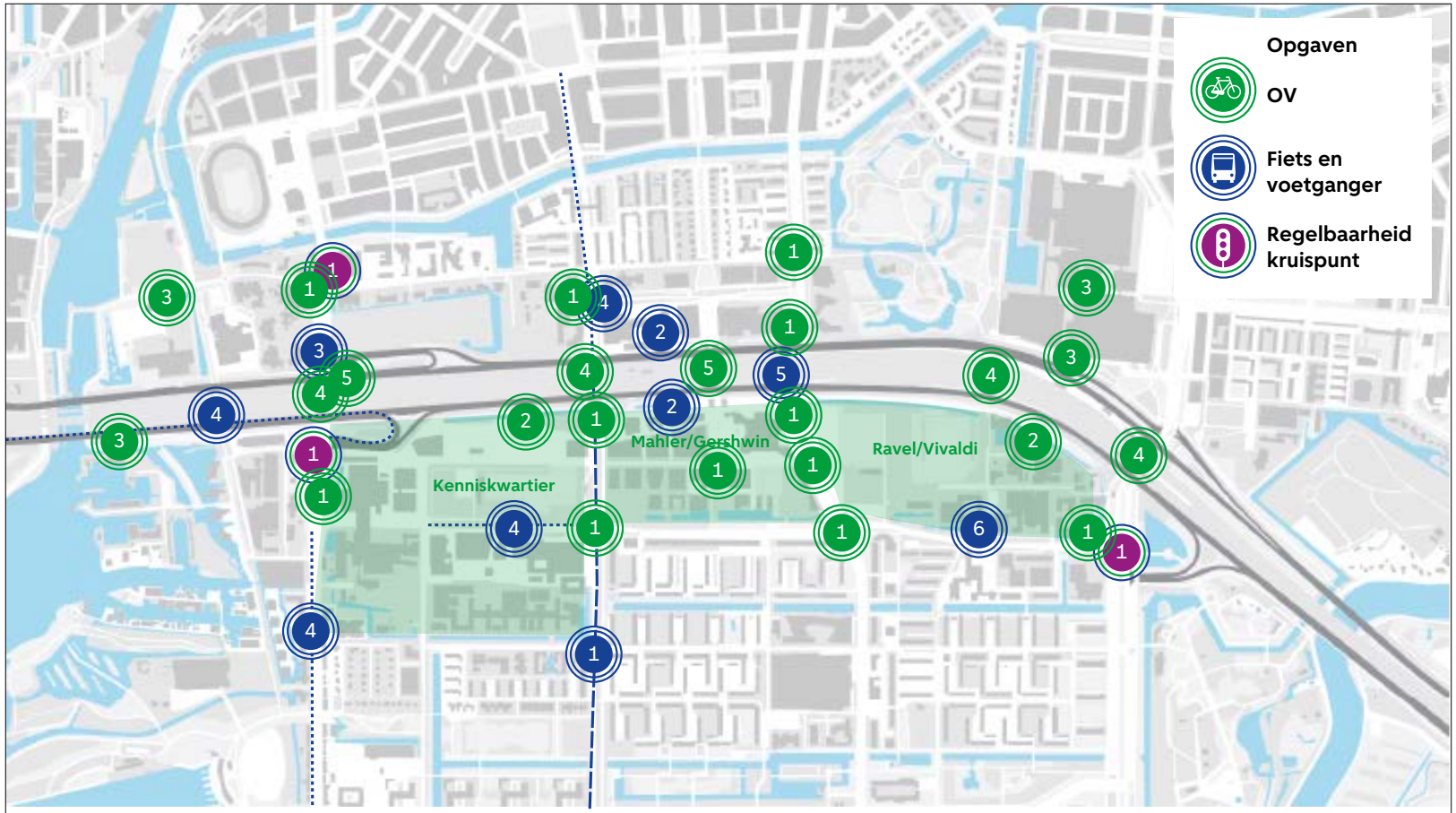
De situatie is overspannen: als infrastructuur of beleid voor de auto wordt verbeterd, leidt dit snel tot extra files. Zo is voor de meest waarschijnlijke toekomstsituatie in 2040 een gevoeligheidsanalyse gedaan voor als er geen verdere uitrol van stedelijk autoluw beleid zou plaatsvinden. Dan zou de groei van het aantal aankomsten en vertrekken met de auto nog circa 12% hoger uitvallen en de groei van OV en fiets respectievelijk 5% en 1% minder.

Geleidelijke toename knelpunten, geen duidelijke kantelpunten
In tegenstelling tot de andere mobiliteitsplannen valt in Zuidflank geen duidelijk kantelpunt aan te wijzen waardoor en wanneer er (onoverkomelijke) problemen gaan ontstaan. De Zuidflank is sterk ingebed in de stedelijke, regionale en landelijke verkeersnetwerken, waardoor een knelpunt op één locatie leidt tot uitwijken naar andere routes, tijdstippen of vervoerwijzen. Hierdoor nemen aantal en ernst van de knelpunten geleidelijk toe.

Als er geen maatregelen worden genomen kunnen door de toevoeging van vastgoedprogramma en de stedelijke ontwikkeling bereikbaarheid en leefbaarheid afnemen. In dat geval wordt ook niet voldaan aan de vastgestelde stedelijke en regionale beleidskaders die gericht zijn op prioriteit voor OV, fiets en lopen. Dit vormt uiteindelijk een risico voor de verwachte grondopbrengsten aan de meerjarenprognose grondexploitaties (MPG). Dat leidt tot een risico voor de financiering van nieuwe stedelijke ambities. Dit betekent dat er geen woningen en geen kantoren meer toegevoegd kunnen worden, en in het worst case-scenario ontwikkelingen stilvallen. Dit heeft niet alleen een financieel effect, maar ook gevolgen voor de levendigheid van Zuidas, waarvoor immers een mix van programma wenselijk is.

2.4 Bereikbaarheidsopgaven tot 2040

Zonder aanvullende maatregelen wordt het gebied minder bereikbaar en verkeersonveiliger. De leef- en verblijfskwaliteit van openbare ruimte gaat achteruit. Ook het (inter-)nationale en regionale OV-knooppunt Zuid zal slechter bereikbaar worden. Daarmee bestaat het risico niet te voldoen aan goede ruimtelijke ordening volgens het eigen beleid van de gemeente Amsterdam. Dit kan gevolgen hebben voor de vergunningverlening van nieuwe ontwikkelingen en herontwikkelingen in het gebied. Bovendien neemt de maatschappelijke en economische waarde van Zuidflank als internationaal knooppunt af. Dit heeft uiteindelijk gevolgen voor de grondwaarde en daarmee de inkomsten van de gemeente.
De bereikbaarheidsopgaven in de Zuidflank zijn hieronder samengevat. De locaties zijn weergegeven op de kaart in Figuur 11.



Fiets en voetganger
1. Slechte oversteekbaarheid fiets en voetganger
2. Ontwikkelgebieden slecht bereikbaar fiets en voetganger
3. Doorgaande fietsroutes oost-west onvoldoende kwaliteit
4. Doorgaande fietsroutes noord-zuid van/naar Amstelveen onvoldoende herkenbaar en onvoldoende kwaliteit
5. Te weinig fietsenstallingen OV-knooppunten

Auto
1. Knelpunten regelbaarheid kruispunten

Openbaar Vervoer
1. Amsteltram vervoerscapaciteit na 2030 ontoereikend
2. Geen ruimte voor groei bus en tram Station Zuid
3. Ruimtegebrek en onvoldoende overstapkwaliteit OV-knoop Amstelveenseweg
4. Gebrekkige doorstroming HOV-busverkeer
5. Niet-robuuste traminfrastructuur Station Zuid
6. Oostkant Zuidas relatief slecht bediend met (H)OV

Figuur 11: kaart met geïnventariseerde (geografisch toewijsbare) opgaven

Knelpunten fietsers en voetgangers
Op het vlak van infrastructuur is er in de Zuidflank voor fietsers en voetgangers nog veel te winnen. De waardering voor fietsen en lopen daalt er, ondanks dat door de opkomst van de e-bike de waardering en dus het gebruik daarvan zouden moeten toenemen. Dat komt doordat in de Zuidflank de (verbeteringen in) fiets- en voetgangerinfrastructuur achterblijft bij de groei van deze vervoerwijzen én bij de (verbeteringen in) auto- en OV-infrastructuur.[1] Bovendien zorgt het toenemende snelheidsverschil tussen verschillende typen langzaam verkeer voor extra druk op de fietspaden.
De drie belangrijkste knelpunten voor fietsers en voetgangers zijn:

1. De slechte oversteekbaarheid van veel auto- en OV-routes voor fietsers en voetgangers.
2. Het hoofdfietsnetwerk in de Zuidflank is van onvoldoende kwaliteit
3. Slechte benutting en te weinig fietsenstallingen bij OV-knooppunten.

Slechte oversteekbaarheid
Fietsers en voetgangers moeten in de Zuidflank vaak lang wachten of ver omfietsen/lopen om de auto- of OV-infrastructuur te kruisen. En autoroutes zijn zo breed dat oversteken oncomfortabel is (bron: Fietsbelevingsonderzoek Zuidas 2022, Metropolitane Fietsroute 2018). Het gaat hierbij zowel om stedelijke auto- en OV-routes als secundaire wegen.
Bij stedelijke auto- en OV-routes gaat het om de Amstelveenseweg, Europaboulevard, De Boelelaan, Parnassusweg en Beethovenstraat. Bijvoorbeeld de kruisingen Amstelveenseweg/IJsbaanpad en Buitenveldertselaan/De Boelelaan kunnen de hoeveelheid fietsers en voetgangers in de spits (met veel scholieren en studenten) niet verwerken. Met name de Buitenveldertselaan/De Boelelaan is daarbij ook onveilig, doordat fietsers en voetgangers oversteken tussen stilstaande auto's, en de tram wel doorrijdt. Verder dreigt de oversteekbaarheid van de Europaboulevard ter hoogte van De Boelelaan te verslechteren door de maatregel van gebiedsontwikkeling Vivaldi om daar fiets- en voetgangersoversteken te verwijderen ten gunste van autodoorstroming. Vooral de ontwikkelgebieden Kenniskwartier, Mahler/Gershwin en Ravel/Vivaldi zijn slecht bereikbaar per fiets en te voet, ingeklemd als ze zijn tussen auto- en OV-routes, zonder goede fietscorridors. Vooral voor Kenniskwartier is dat problematisch omdat hier veel studenten verblijven, een groep reizigers die sterk afhankelijk is van fietsen, lopen en OV. De komst van de Vivaldi-onderdoorgang rond 2035 compenseert dit slechts ten dele.

Het hoofdfietsnetwerk is van onvoldoende kwaliteit
Het gaat hierbij onder meer om breedte, verhardingssoort, verlichting, opstelcapaciteit en prioriteit bij kruisingen, hinder door werkzaamheden (bron: Fietsbelevingsonderzoek Zuidas 2022, Metropolitane Fietsroute 2018).
De enige oost-westfietsroute in de Zuidflank (Strawinskylaan – Fred Roeskestraat – IJsbaanpad) is van onvoldoende kwaliteit op en ten westen van de Amstelveenseweg. Het fietspad door de RAI is regelmatig gesloten i.v.m. evenementen. En het fietspad direct ten zuiden van RAI zal verslechteren omdat het sociaal onveilig wordt, ingeklemd als het is tussen de hoge geluidschermen van de verbrede A10-Zuid (Zuidasdok) en de uit te breiden 'achterkant' van de RAI (Masterplan). Met de komst van de fietsbrug over de Schinkel direct ten zuiden van de A10 (onderdeel van Zuidasdok) ontstaat een kans voor een tweede oost-westfietsroute. De komst van een nieuwe fietsbrug over de Schinkel ter hoogte van de Laan van Hesperiden verbetert de fietsbereikbaarheid tussen Zuidflank en Nieuw-West.

In de noord-zuidrichting is er maar één kwalitatief goede fietsroute, gelegen in de verre westzijde van Zuidas: Sportas (Piet Kranenbergpad). Andere doorgaande noord-zuidfietsroutes zijn onvoldoende

1 Alleen fietsinfrastructuur in de Zuidflank is onderzocht, niet van en naar de Zuidflank. Voetgangerinfrastructuur van en naar de Zuidflank is minder relevant.

herkenbaar en van onvoldoende kwaliteit, mede door de samenloop met stedelijke auto/OV-routes (bron: Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2021, Mobiliteitsvisie Amstelveen 2020). Het gaat vooral om de fietsroutes in Buitenveldert van/naar Amstelveen. De onderdoorgangen A10 zijn van onvoldoende kwaliteit voor fietsers en voetgangers.

Slechte benutting en te weinig fietsenstallingen OV-knooppunten
Er zijn te weinig fietsenstallingen bij tenminste Station Zuid en OV-knoop Amstelveenseweg. Dit ondanks dat het aantal fietsparkeerplaatsen op Station Zuid al wordt vergroot van 9.000 naar 15.000. De fietsenstallingen aan de zuidzijde van Station Zuid worden onderbenut, terwijl de fietsenstallingen aan de noordzijde overbelast zijn.

Knelpunten openbaar vervoer
Om de verwachte groei van het openbaar vervoer te faciliteren is een uitbreiding van de dienstregeling nodig. De fysieke capaciteit van het huidige busstation Amsterdam Zuid is hiervoor niet groot genoeg. Ook het nieuwe ontwerp zoals dat in de scope van Zuidasdok zit blijkt onvoldoende fysieke capaciteit te hebben gezien de meest recente berekening van het benodigde aantal halterende bussen. De doorstroming van bussen in de spits is onbetrouwbaar op wegen waar deze met het autoverkeer meerijden of waar deze drukke kruisingen moeten passeren (A10, De Boelelaan, Parnassusweg).

De belangrijkste knelpunten OV op een rij:

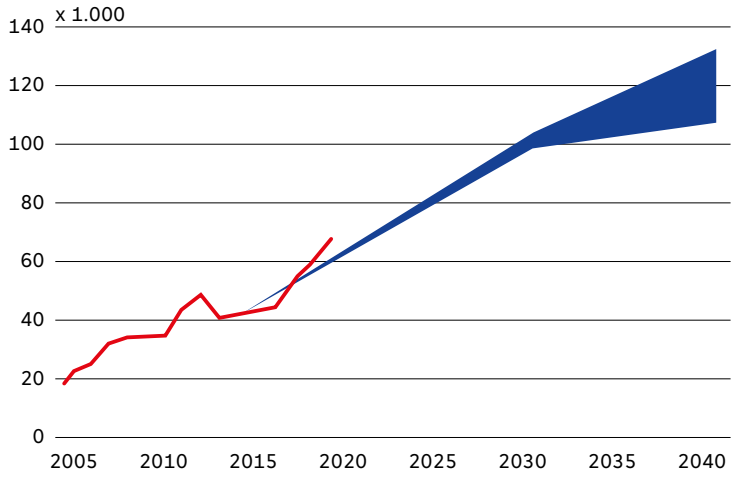
1. Amsteltram, vervoerscapaciteit mogelijk na 2030 ontoereikend
2. Geen ruimte voor groei busstation Zuid
3. Ruimtegebrek en onvoldoende overstapkwaliteit OV-knoop Amstelveenseweg
4. Gebrekkige doorstroming HOV-busverkeer
5. Niet-robuuste traminfrastructuur Station Zuid
6. Oostkant Zuidflank relatief slecht bediend met (H)OV.

Het OV in de Zuidas is een relatief dominante vervoerwijze vanwege de invloed van Station Zuid. In de Zuidflank is het aanbod aan (hoogwaardig) OV dan ook groot: intercityverbindingen in alle windrichtingen van Nederland, 3 metroverbindingen, 3 tramlijnen, 7 regionale R-netlijnen, 3 stadsbuslijnen en de lokale Gelderlandpleinlijnen.

Station Amsterdam Zuid is samen met Station Schiphol het sterkst groeiende Intercitystation van Nederland. ProRail en NS verwachten dat het aantal in- en uitstappers hier van 2020 tot 2040 zal stijgen van 70.000 naar 110.000-140.000 per dag (60-100%, zie figuur hiernaast).

Om deze groei te faciliteren wordt niet alleen het trein en (metro)station vergroot (Zuidasdok). Ook komt er een nieuwe landelijke dienstregeling waarbij de stations op de zuidtak van de Amsterdamse spoorring zich gaan toespitsen op interregionaal en nationaal treinverkeer (intercity en sneltrein) en internationaal treinverkeer; er komen waarschijnlijk geen Sprinters meer (project OV SAAL). Dit is voorzien in 2029, dus ruim voordat het regionale alternatief, de doorgetrokken Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp, in gebruik zal zijn genomen. Dit veroorzaakt mogelijk tijdelijk extra druk op het bus-, tram- en metronetwerk.

Autonoom groeit het aantal bussen en trams van en naar de Zuidflank de komende jaren sterk. Zo wordt de



Aantal in- en uitstappers treinstation Zuid (excl. overstap tussen treinen). Rode lijn = realisatie 1992-2019. Blauwe vlak = bandbreedte prognose 2020-2040 (ProRail en NS, oktober 2020, bewerkt). Onduidelijk is nog in hoeverre rekening is gehouden met de verdere uitrol van stedelijk autoluw beleid en de groei-ambities voor internationaal treinverkeer

Uithoorntram in 2024 in gebruik genomen en verdubbelt de komende 10-15 jaar het aantal bussen in de Zuidflank. Met deze groei zou er voldoende vervoerscapaciteit moeten zijn. Uitzondering is de Amsteltram waarvan de capaciteit mogelijk na 2030 ontoereikend zal zijn (bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040).

Voor het inventariseren van de infrastructuuropgaven voor bus en tram is een OV Netwerkstudie Zuidflank uitgevoerd. Deze is in bijlage 1 te vinden. Voor de metro worden naast het doortrekken van de Noord/Zuidlijn weinig opgaven gezien.
De OV Netwerkstudie Zuidflank constateert dat er onvoldoende ruimte is op de bestaande en geplande infrastructuur om de verdubbeling van het aantal bussen te faciliteren. Zodra de doorgetrokken Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp in gebruik is genomen (nu voorzien circa 2035), wordt een deel van het regionale busverkeer overgenomen door de metro, en zou de voorziene businfrastructuur net toereikend kunnen zijn.
Op korte termijn (t/m 2025) moeten de volgende problemen worden opgelost:

- Geen ruimte voor groei op het tijdelijke én toekomstige busstation en het tijdelijke tramstation van Station Zuid Onder meer te weinig halte- en bufferplekken (in toekomstige situatie), slechte overstapkwaliteit en weinig ruimte voor loopstromen (in tijdelijke situatie)
- Ruimtegebrek en onvoldoende overstapkwaliteit OV-knoop Amstelveenseweg
- Gebrekkige doorstroming en betrouwbaarheid van het HOV/R-net busverkeer op De Boelelaan-West, Parnassusweg incl. kruising Buitenveldertselaan, A10 ten westen van Amstelveenseweg en Amstelveenseweg ten zuiden van De Boelelaan. Dit neemt verder toe doordat de bus meerijdt met de auto en er veel nieuwe autoknelpunten ontstaan (zie paragraaf 2.3). De nieuwe (bus)oprit A10/S108 die aangelegd wordt door Zuidasdok en ervoor zorgt dat bussen in westelijke richting op de Amstelveenseweg op de bus(tram)baan in plaats van de rijbaan kunnen rijden, compenseert dit gedeeltelijk.

Op (middel)lange termijn na 2025 zouden ook moeten worden opgelost:

- Niet-robuuste traminfrastructuur rond Station Zuid: in geval van verstoringen is er geen alternatieve route
- Oostkant Zuidas, waar de komende jaren veel gebiedsontwikkeling plaatsvindt, is relatief slecht bediend met (H)OV. Wordt mogelijk nog slechter als gevolg van OV SAAL zoals dat nu wordt voorzien.

Knelpunten auto
In de huidige situatie treedt al regelmatig vertraging op voor het autoverkeer. Door het groeiende autoverkeer nemen wachtrijen voor autoverkeer, maar ook voor meerijdend OV, toe. Het verkeersmodel voorspelt voor een viertal kruispunten dat het verkeer niet meer afgewikkeld kan worden. Automobilisten zullen meerdere rondes moeten wachten voor een verkeerslicht, er zal file ontstaan en andere kruispunten worden geblokkeerd, mogelijk tot op de snelweg (‘terugslag’). Dit levert onveilige situaties op door het grote snelheidsverschil.
Dit geldt in de huidige situatie waarbij de afrit aftakt van de hoofdrijbaan (100 km/u) en in iets mindere mate in de toekomstige situatie waarbij de afrit aftakt van de parallelrijbaan (80 km/u).
Op het onderliggende wegennet hebben meerijdend OV en langzaam verkeer ook hinder van langere wachttijden en cyclustijden.

Beoogde mobiliteits-transitie in de Zuidflank

3

3.1 Ambities voor ontwikkeling tot complete en bereikbare stadswijk

3.2 Hoofdkeuze: meer voetganger, fietsen, OV, minder auto (‘de wal keert het schip’)

3.3 Bereikbaar houden van de OV-knoop Station Amsterdam Zuid

3.4 Vier oplossingsrichtingen



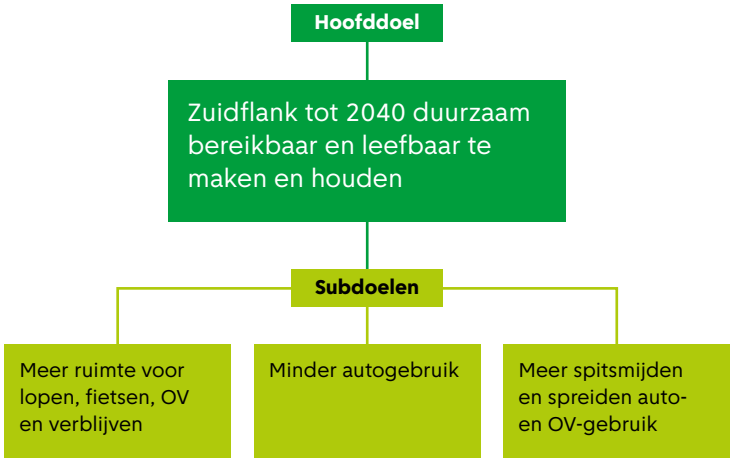
3 Beoogde mobiliteitstransitie in de Zuidflank

3.1 Ambities voor ontwikkeling tot complete en bereikbare stadswijk

De ambitie voor de Zuidflank is om deze verder te ontwikkelen tot een complete stadswijk. De wijk blijft onverminderd aantrekkelijk als vestigingslocatie voor bedrijven, maar is ook aantrekkelijk om te wonen en heeft een levendig en prettig centrumgebied. Dit betekent dat mensen niet alleen door het centrumgebied willen reizen, maar er ook willen verblijven.
Er zijn aantrekkelijke stadsstraten met levendige plinten. Het wordt een plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar zij zich veilig kunnen voelen. Ook zijn er voldoende voorzieningen en verplaatsingsmogelijkheden.
Het mobiliteitsplan faciliteert deze ontwikkeling door een goede balans tussen ruimte voor leefbaarheid en voor bereikbaarheid.
In de Zuidflank groeit het aantal verplaatsingen te voet/met de fiets/met het OV en met de auto fors tot en met 2040. Dit is een gevolg van het gewenste toekomstbeeld voor Zuidas als centrumgebied en nationale OV-knoop, zoals dat in divers ruimtelijk beleid is vastgelegd. In deze complete stad willen studenten, inwoners, bezoekers, reizigers, werknemers, etc. allemaal gebruikmaken van de relatief beperkte hoeveelheid openbare ruimte.
Het hoofddoel daarbij is om de Zuidflank tot 2040 duurzaam bereikbaar en leefbaar te maken en te houden.
Hiernaast zijn het hoofddoel, de subdoelen van het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar in één figuur weergegeven. De hoofdkeuzes die hieraan ten grondslag liggen worden hieronder beschreven.

3.2 Hoofdkeuze: meer voetganger, fietsen, OV, minder auto ('de wal keert het schip')

Om de Zuidflank duurzaam bereikbaar en leefbaar te maken en te houden is een nieuwe aanpak nodig. Conform de stedelijke en regionale beleidskaders richt deze nieuwe aanpak zich op een mobiliteitstransitie, met een verandering van vervoerswijze van auto naar OV, fietsen en lopen.
Lopen, fietsen en OV zijn de ruimte-efficiënte (en gezonde) vervoerswijzen om van, naar, door en in de Zuidflank te reizen. Deze vervoerswijzen moeten betrouwbaar zijn. Ook nabijheid van bestemmingen is belangrijk.
De traditionele bereikbaarheidsaanpak in Zuidas – uitbreiding van auto-infrastructuur in geval van een knelpunt – is vaak niet meer mogelijk (er is fysiek en financieel geen ruimte meer voor). Deze is ook vaak geen oplossing (leidt snel tot nieuwe files) en is ook niet meer wenselijk (meer emissies, geluid en ruimtegebruik).
In het mobiliteitsplan wordt daarom bewust geen extra capaciteit voor de auto toegevoegd. Daardoor neemt de vertraging met de auto toe en wijken mensen uit naar andere tijdstippen, het OV en de fiets ('de wal keert het schip').
De auto kan in principe overal blijven komen, dat geldt vooral voor bijzonder en noodzakelijk autoverkeer zoals nood- en hulpdiensten, gerechtigdentransporten en dienstenverkeer. Maar de ruimte wordt ingericht voor een beperkt aantal auto's, en autodoorstroming is geen doel meer. Autoknelpunten worden, zolang deze verkeersveilig zijn, geaccepteerd.



Figuur 12: Doelen mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

3.3 Bereikbaar houden van de OV-knoop station Amsterdam Zuid

De functie van station Amsterdam Zuid en omliggende Rijksinfrastructuur wordt de komende jaren sterk opgewaardeerd tot landelijk en internationaal OV-knooppunt van (de regio) Amsterdam. Binnen de context van een economisch en demografisch sterk groeiende stad en regio leidt dit mogelijk tot een zeer goede OV-bereikbaarheid en een forse groei van treinreizigers.
We bevinden ons echter nu al aan de grenzen van het mobiliteitssysteem in de Zuidflank. In de spits ondervindt het autoverkeer op belangrijke routes al stevige vertraging. Dat is gezien het autoluwe beleid nog te beargumenteren, maar het OV wordt daardoor ook gehinderd omdat het deels gebruikmaakt van hetzelfde wegennetwerk. Dit geldt in het bijzonder voor de bus, terwijl het aantal bussen in de Zuidflank in de spits in de komende tien jaar verdubbelt. De stevige vertraging van het OV die hierdoor ontstaat strookt niet met de ambitie van een nationale OV-knoop. De knelpunten kunnen bovendien leiden tot verkeersonveilige situaties (bijv. terugslag op de Rijkswegen). Ook de trein, een passend alternatief voor de auto met name op de langere reisafstanden van Zuidas-werknemers, loopt in de spits met name op dinsdag en donderdag, tegen de grenzen van zijn capaciteit aan.
Daarom is het belangrijk om, naast het opwaarderen van het station en de Rijksinfrastructuur, ook te investeren in regionale bereikbaarheid. We stellen daarom maatregelen voor ter verbetering van de bus- en traminfrastructuur en voor het realiseren van directe en prettige fiets- en looproutes. Voor de overstappers op station Zuid (ook tussen modaliteiten) wordt ook naar alternatieve gekeken waarmee zij buiten het stationsgebied om kunnen reizen. Bijvoorbeeld door OV verbindingen via Metrostation Rai en Metrostation Amstelveenseweg.

3.4 Vier oplossingsrichtingen

Om bovengenoemde doelen te kunnen bereiken zijn op hoofdlijnen vier oplossingsrichtingen gevonden:

- Herinrichten van de openbare ruimte om meer ruimte voor verblijven te realiseren en alternatieven voor de auto te verbeteren
- Doelgroepenbenadering: niet-fysieke gedragsmaatregelen waarin we samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen werknemers en studenten stimuleren om buiten de spits te reizen en dat met de fiets, te voet of met het OV te doen
- Sturen op parkeerruimte voor auto's
- Aandacht voor de gevolgen van het type programma op mobiliteit en leefbaarheid.

Herinrichten van de openbare ruimte
Het doel is om alternatieven voor de auto te verbeteren en meer ruimte voor verblijven te realiseren. Om de doelen van Zuidflank

Hubs, deelmobiliteit en MaaS

De mobiliteitstransitie vraagt om nieuwe mobiliteitskeuzes en andere fysieke inpassingsvormen. Hubs, deelmobiliteit en MaaS zijn concepten die snel in opkomst zijn. Ze hangen sterk samen met elkaar, maar ook met parkeren en het gebruik van openbare ruimte en binnenruimte. En ze zijn essentieel voor gedragsverandering omdat ze faciliterend zijn in de verandering naar duurzamer en flexibeler reisgedrag.
Het groeiende gebruik van deelmobiliteit zorgt voor een toename van deelvoertuigen. Deze trend zal doorzetten en vraagt wegens beperkte openbare ruimte om het inpandig brengen van (een deel van) deze deelvoertuigen. Hiervoor zal de gemeente in samenwerking met de markt van deelaanbieders en de private partijen in de gebiedsontwikkelling een vorm moeten vinden. Daarmee zijn deze concepten onderdeel van alle bovengenoemde pijlers van het mobiliteitsplan, en is dit niet als aparte pijler benoemd. Toch heeft het wel degelijk de aandacht van dit mobiliteitsplan. Er wordt voorgesteld om in een PvA nader uit te werken hoe hubs, deelmobiliteit en MaaS ingepast kunnen worden in de Zuidflank.

te bereiken kan openbare ruimte in de Zuidflank worden heringericht, waarbij meer ruimte wordt toegewezen aan OV, fiets, voetganger en verblijven en/of minder aan het autoverkeer.
Een uitgangspunt daarbij is om dit duurzaam te doen. Herinrichting gebeurt alleen als er een aanzienlijke verbetering van de openbare ruimte is en/of een bijdrage aan de transitie. Dat betekent in veel gevallen eerst een voorlopige herinrichting, met beperkte middelen (bloembakken, verf en kleine ingrepen). Een definitieve herinrichting van gevel tot gevel volgt pas als de *assets* aan het einde van hun levensduur zijn. Zo wordt voorkomen dat spullen voor het einde van hun levensduur vervangen worden, en wordt kapitaalvernietiging en milieuschade voorkomen.
De belangrijkste maatregel hiervoor is het inrichten van eenrichtingsverkeer op het circuit Mahlerlaan – Beethovenstraat – Strawinskylaan – Parnassusweg (autoverkeer rijdt alleen 'tegen de klok in'). Daardoor wordt het circuit beter oversteekbaar. Kruispunten en aansluitingen worden vereenvoudigd met hoofdzakelijk rechtsaf-bewegingen, waardoor de gewenste ruimte voor fietsers, voetgangers, OV of verblijven daadwerkelijk vrijkomt. Ook de ongelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteken op de Amstelveenseweg en Europaboulevard en de bus(tram)banen op de De Boelelaan zijn belangrijke maatregelen. Bij de uitwerking van infrastructurele maatregelen is toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking, net als elders in de stad, een uitgangspunt.

Doelgroepenbenadering
Samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen willen we anders reizen van werknemers en studenten stimuleren. Verdere verstedelijking, verschuiving van auto naar OV en transitie van bezit naar gebruik is gedeeltelijk een externe ontwikkeling en gedeeltelijk te sturen. De huidige inzet heeft nog onvoldoende effect. Daarom willen we een intensievere benadering van doelgroepen, met dwingender en verplichtender maatregelen. Dit vraagt om bestuurlijke urgentie en een dwingender kader, een betere regie, een scherpere communicatieboodschap én betere alternatieven voor de auto. Ook willen we voortrekkers vanuit de bedrijven en instellingen hierbij inzetten.
Verplichtende maatregelen kunnen bijvoorbeeld zijn: een intelligente toegang/zoneheffing voor auto's, een heffing voor (doorgaand) autogebruik in (delen van) Zuidas, of voor het OV een aanvullende spitsheffing of korting buiten spits. Maatregelen kunnen van stad, regio of het Rijk komen. Die samenwerking loopt via Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid (SBAB). Betere alternatieven voor de auto zijn bijvoorbeeld: regiohubs/parkeren op afstand en extra inzet op stads-, buurt- en wijkhubs, MaaS (Mobility as a Service) en deelmobiliteit. Ook met de onderwijsinstellingen willen we het gesprek voortzetten om de bijdrage aan de onderstaande ambitie verder uit te werken. Een groot deel van de studenten reist al buiten de spits. Zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau zijn gesprekken over de wensen en mogelijkheden om met name het reizen met het OV in de hyperspits door studenten verder te verminderen.
Dit zijn niet-fysieke maatregelen die ingrijpen op gedrag door regelgeving of financiële prikkels. Ze gaan vaak hand in hand met fysieke maatregelen zoals het verbeteren van fietsparkeren of de beschikbaarheid van deelmobiliteit. Daarom is ook budget begroot voor dit soort flankerende fysieke maatregelen, zonder welke gedragsmaatregelen niet goed kunnen werken.
De ambitie voor de gedragsveranderingsaanpak voor alle doelgroepen is om:

- 10% van de verplaatsingen te weren uit de (hyper)spits OV en auto in de Zuidflank
- 10% minder autoverplaatsingen over het etmaal te laten plaatsvinden in het gebied.

Op basis van eerdere gedragsveranderingstrajecten is de verwachting dat dit met de inzet van meer verplichtende maatregelen haalbaar is.

Sturen op parkeerruimte voor auto's
Er is een overschot aan autoparkeerplaatsen, die bovendien worden onderbenut. Ze zijn vaak in particulier eigendom en daardoor niet of maar ten dele openbaar toegankelijk.
Parkeerbeleid is een belangrijk instrument om te sturen op autogebruik. Door het overschot gaat nu geen sturende werking van een lage parkeernorm uit en kan dit instrument nu niet worden ingezet.
Het mobiliteitsplan zet maximaal in op het reduceren van het parkeeroverschot. Door in principe geen parkeerplaatsen meer bij te bouwen bij nieuwe ontwikkelingen kan het overschot worden teruggebracht. Daarnaast zullen we actief inzetten op het verminderen van parkeercapaciteit bij herontwikkelingen. En we verkennen samen met eigenaren van private parkeergarages of parkeerruimte voor particuliere auto's anders ingevuld kan worden, bijvoorbeeld voor deelmobiliteit, of het laden van elektrische voertuigen. In 2024 is een herziening van het gemeentelijke parkeerbeleid voorzien. Op basis daarvan zal ook het beoogde parkeeraanbod voor de Zuidas worden bepaald. Wenselijk is om de doorverhuur/huur van inpandige autoparkeerplaatsen te voorkomen. Dit kan worden besproken voorafgaand aan de realisatie of transformatie van vastgoed.
De P+R-locaties op de Zuidflank trekken eveneens autoverkeer aan, ook van kantoorgebruikers van de Zuidas die vaak tijdens de spitsen reizen. Dit mobiliteitsplan sluit aan bij het MRA-beleid om deze P+R-functies te verplaatsten naar de randen van de metropoolregio, zodat verkeer van en naar de Zuidflank vermindert. Daarmee bouwen we de mogelijkheden om in de spits met de auto te reizen van en naar de Zuidflank af.
Door het uitbreiden van hubs wordt parkeren op afstand aantrekkelijker gemaakt voor de auto gebonden reizigers richting Zuidflank. Een toename van de parkeerdruk leidt mogelijk tot een verschuiving en tot extra parkeerdruk in omliggende wijken als Oud-Zuid/ Rivierenbuurt en Buitenveldert. Om dit te voorkomen worden in deze gebieden flankerende maatregelen voorzien.

Aanpassen van het vastgoedprogramma Zuidflank
De Zuidflank heeft een programma dat veel aankomsten in de ochtendspits genereert en veel vertrekken in de avondspits. Door te onderzoeken of deze negatieve effecten van het programma kunnen worden gemitigeerd of (een deel van) het toekomstige programma te vervangen door programma dat minder verkeer aantrekt (bijvoorbeeld woningbouw of spitsongevoelige voorzieningen) vermindert de verkeersbelasting en komt deze meer in evenwicht.

Hierbij moeten ook andere belangen worden afgewogen. Zo is de Zuidflank bezig om steeds meer een complete stadskern te worden en heeft het aanpassen van programma een groot financieel effect. Deze maatregel moet integraal worden beschouwd.

Evenementenverkeer

De Zuidflank kent twee grote evenementenlocaties, namelijk de RAI en Olympisch Stadion. Beiden trekken veel bezoekers, die in korte tijd het gebied in komen en uitgaan. Essentieel voor zowel overlast voor de omgeving als voor de aantrekkingskracht van de evenementenlocaties is de goede bereikbaarheid ervan plus de veiligheid van de bezoekers. Ook hier geldt dat spreiding in de tijd en de inzet op ruimte-efficiënte modaliteiten zoals de fiets en het OV belangrijk zijn. In overleg met de organisatie van evenementen kan bij de start- en eindtijd rekening gehouden worden met de spitsdrukte. Ook kan de inloop en uitstroom worden gespreid, bijvoorbeeld door het programma gefaseerd te laten beginnen en eindigen. Daarnaast kunnen evenementenbezoekers uit Amsterdam en (stedelijke) kernen uit de omgeving gestimuleerd worden om zo veel mogelijk gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets. Voor bezoekers die van ver komen, willen we parkeren op afstand aantrekkelijker maken. Naast auto, OV en fiets komen evenementenbezoekers ook met touringcars (groeps- en georganiseerd vervoer), worden ze gehaald en gebracht (Kiss& Ride), of ze komen met reguliere of Ubertaxi's. Dit alles vraagt om samenwerking met de evenementenpartijen, mogelijk in een gezamenlijke regieorganisatie evenementenverkeer.

Samenhangend maatregelen-pakket

4

4.1 Integraal samenhangend maatregelenpakket

4.2 Maatregelen verbetering fiets

4.3 Verbetering van verblijven en faciliteiten voetganger

4.4 Verbeteren openbaar vervoer

4.5 Doorstroming en bereikbaarheid auto

4.6 Parkeren en programma

4.7 Mobiliteitstransitie en doelgroepenbeleid



4 Samenhangend maatregelenpakket

Hieronder is eerst kort de samenhang tussen de maatregelen toegelicht en zijn vervolgens de maatregelen kort beschreven.

4.1 Integraal samenhangend maatregelenpakket

Het maatregelenpakket is uitsluitend opgebouwd uit maatregelen die noodzakelijk zijn om een bereikbare en leefbare Zuidflank te waarborgen. Het is een integraal en samenhangend pakket; selectief 'shoppen' uit de maatregelen zou ervoor kunnen zorgen dat de samenhang verdwijnt en de beoogde effecten niet worden behaald.

De maatregelen hangen op verschillende manieren samen. Een voorbeeld van een belangrijke samenhang is de inrichting van het eenrichtingscarré en de daarvan afhankelijke maatregelen. Het eenrichtingscarré is niet alleen een belangrijke voorwaarde voor de verbetering van de bereikbaarheid van de knoop Zuid maar biedt ook voordelen op korte termijn tijdens de bouw van de tunnels en OV-terminal Zuidasdok ter hoogte van de Parnassusweg. Vanwege de bouw van Zuidasdok kan het carré nog niet in definitieve vorm worden gebouwd, maar kan de verkeerscirculatie al wel volgens dit principe worden ingericht. De investeringskosten zijn daardoor in eerste instantie beperkt en wegen op tegen de voordelen in bereikbaarheid en tegen de voordelen die dit weer biedt voor de bouw van de tunnels en OV-terminal in Zuidasdok.
Er zijn ook maatregelen die niet of beperkt samenhangen met andere maatregelen. De samenhang en planning is in meer detail beschreven in paragraaf 6.1.

Verder wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe maatregelen. Bestaande maatregelen zijn onderdeel van reeds lopende projecten, waarvan de financiering al is geregeld. De nieuwe maatregelen zijn voor het vaststellen van het mobiliteitsplan nog niet belegd in de vorm van projecten. Een aantal nieuwe projecten is onderdeel van het startpakket, en wordt bij of rond het moment van vaststelling opgestart.

Daarnaast onderscheiden we verschillende soorten maatregelen zoals:

- Het herinrichten van de openbare ruimte en infrastructuur om alternatieven voor de auto te verbeteren en meer ruimte voor verblijven te realiseren. Daarbij maken we onderscheid tussen fiets-, voetgangers-, OV- en automaatregelen
- Een doelgroepenbenadering ofwel niet-fysieke gedragsmaatregelen waarin

Logistiek op de Zuidflank

Logistieke stromen hebben een beperkt effect op de bereikbaarheid van het gebied. 'In de Zuidflank zijn vooral opgaven voor personenvervoer te zien, en niet zo zeer voor goederenvervoer. Mogelijk heeft dit te maken met de relatief grote dimensionering van straten en de relatief goede laad- en losvoorzieningen. We onderschrijven de wenst om logistieke stromen te verduurzamen. Het Programma Logistiek is hiervoor het primaire aanspreekpunt.
De logistieke stromen rondom RAI vormen wel een aandachtspunt. Er loopt een project waarin dit wordt geadresseerd (maatregel A5 Logistiek RAI verbeteren).
Ook verwachten we bij de aanleg van grote infrastructurele projecten als Zuidasdok en de Noord/Zuidlijn veel logistieke bewegingen. De tijdelijke situatie als gevolg van de aanleg van deze projecten, en dus ook de logistiek zitten in de scope van deze projecten zelf. Voor het mitigeren van tijdelijke overlast als gevolg van bouwprojecten bestaat een aparte BLVC-aanpak (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Deze logistieke uitdagingen zijn daarom geen onderdeel van dit mobiliteitsplan.

we samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen werknemers en studenten stimuleren om buiten de spits te reizen en met de fiets, te voet of met het OV te gaan
- Sturen op parkeerruimte voor auto's
- Aandacht voor de gevolgen van het type programma op mobiliteit en leefbaarheid.

De projecten Zuidasdok en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vallen niet onder het mobiliteitsprogramma, maar zijn uitgangspunt voor dit mobiliteitsplan
De maatregelen zijn, voor zover ze locatie gebonden zijn, weergegeven op de kaarten aan het einde van de paragraaf.

4.2 Maatregelen verbetering fiets

F1 **Uitbreiding fietsenstallingen Station Zuid, F1a: tijdelijk en F1b: in de eindsituatie** (gedeeltelijk VTW Zuidasdok)
Aanleggen van tijdelijke fietsenstallingen tijdens de bouw van Zuidasdok (F1a) en permanente stallingen (F1b). De tijdelijke stallingen (F1a) zijn onderdeel van Zuidasdok. Zuidasdok, de gemeente en de VRA zijn hierover intensief in gesprek. In de definitieve situatie (F1b) realiseert Zuidasdok extra fietsparkeerplekken. Voorzien is dat na voltooiing van deze fietsparkeerplekken er toch nog een tekort is van 3.000-5.000 stallingsplaatsen om de groei na 2030/2035 en de mobiliteitstransitie te kunnen opvangen. Er kan misschien ruimte worden gevonden aan de noordzijde van het station. Dit betekent dat een wijziging van de scope van het programma Zuidasdok nodig is. Hierbij moet rekening worden gehouden met dat er meer ruimte voor deelmobiliteit moet worden gemaakt (stadshubs), hoewel deelmobiliteit ook mogelijk is in direct omliggende parkeergarages.

F2 **Fiets- en voetgangersonderdoorgang Vivaldi** (bestaand project)
Onderdeel van scope Zuidasdok. De onderdoorgang zorgt voor een nieuwe noord-zuidroute voor fietsers en voetgangers en sluit aan op de fietsroutes Vivaldistraat aan de zuidzijde en het Beatrixpark in de noordzijde.

F3 **Fietsbrug Schinkel A10** (bestaand project)
Bij de reconstructie van knooppunt Nieuwe Meer (A4/A10, Zuidasdok) wordt een nieuwe brug over de Schinkel gerealiseerd, met een voetgangers-/fietsverbinding aan de zuidzijde. De bouwweg die tijdens de bouw van de nieuwe autobrug gebruikt wordt, wordt door de aannemer als fiets-/voetpad ingericht. Dit pad zal smaller worden uitgevoerd dan volgens de huidige norm voor fiets- en voetpaden. Gekeken is of deze fiets-voetverbinding verder kon worden verbreed, maar dit bleek te veel ruimtelijke consequenties met zich mee te brengen.

F4 **Uitbreiding fietsparkeren knoop Amstelveenseweg**
Naast de tijdelijke uitbreiding van stallingen (maatregel O5) moet ook in de eindsituatie meer stallingscapaciteit worden geboden. Project moet onderdeel worden van de uitbreiding van het metrostation, die onderdeel is van de doortrekking van de Noord/Zuidlijn (maatregel O1).

F5 **Fietspad Vivaldistraat** (bestaand project)
Aanleg van fietspad tussen de nieuwe Vivaldipassage (zie F2) en de De Boelelaan. Project maakt deel uit van de gebiedsontwikkeling Vivaldi.

F6 **Fietspad Ravellaan** (bestaand project)
Aanleg van een 2-richtingen fietspad aan de noordzijde van de Mahlerlaan die het centrum Zuidas verbindt met de nieuwe fietsbrug over de Europaboulevard en Zuidoost/De Nieuwe kern/ Amstel Business Park. Project maakt deel uit van de gebiedsontwikkeling Ravel.

F7 **Sportas en entree Amsterdamse Bos** (bestaand project)
Verbetering van de conflictvrije noord-zuidroute voor fietsers van Amstelveen via Buitenveldert en de sportfaciliteiten westelijk van de Amstelveenseweg naar Amsterdam aan de westzijde van Amstelveen/Buitenveldert.

F8 **Verbetering fietsroute door RAI**
Verbetering van de vormgeving van de fietsroute tussen de gebouwen van de RAI van de oversteek President Kennedylaan naar het Beatrixpark door de aanleg van een fietsloper, en verbetering van de fietspaden bij de uitrit RAI. Dit is een korte/middellange termijnoplossing, in afwachting van het Masterplan RAI. Daarin is een definitieve oplossing opgenomen waarbij de fietsroute ook 24/7 beschikbaar moet komen (nu nog maximaal 50 dagen in het jaar gesloten). Voor de korte termijn dient de route langs de zuidzijde (Groene Zoom, hotel) eveneens beschikbaar te blijven wanneer vanwege evenementen in de RAI de doorgang is afgesloten.

F9 **Ongelijkvloerse oversteek Europaboulevard**
Een ongelijkvloerse oversteek die de fietsroute via Rozenoordbrug verbindt met de nieuwe zuidelijke oost-westroute langs de Zuidas (zie ook F6). Dient doelen: 1) verbeteren van de fietsbereikbaarheid van de ontwikkelgebieden ten zuiden van de A10, 2) alternatieve route of vervanging van het sociaal onveilige fietspad ten zuiden van RAI, 3) stimuleren van het gebruik van de Mahler-fietsenstalling (en toekomstige zuidelijke fietsenstallingen) bij Station Zuid die onderbenut wordt terwijl de fietsenstallingen aan de noordzijde van Station Zuid overbelast zijn, 4) als cruciaal onderdeel van de tweede fietsroute oost-west indien verbeteren oversteek Amstelveenseweg/IJsbaanpad niet mogelijk is, 5) terugslag van files op de Europaboulevard naar de A10 voorkomen.

F10 **Ongelijkvloerse oversteek Amstelveenseweg (IJsbaanpad/ Fred Roeskestraat)**
Noodzakelijke verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op deze belangrijkste bestaande noordelijke oost-westroute. In een eerste verkenning is deze voorzien als tunnel, met aansluitende verbetering van het IJsbaanpad. De noordelijke route verbindt de stadsdelen Nieuw-West met het scholencluster en de Zuidas. Voor de korte termijn is verbetering van de oversteek voorzien door meervoudig groen in combinatie met het doseren van autoverkeer (maatregel A3).

F11 **Ongelijkvloerse oversteek Amstelveenseweg (t.h.v. Mahlerlaan)**
Verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers over de Amstelveenseweg door een ongelijkvloerse verbinding tussen de nieuwe fietsbrug Schinkel A10 (maatregel F3) en het centrum van de Zuidas, via de Mahlerlaan. Daarnaast mogelijk alternatief voor F10 (oversteek IJsbaanpad), indien deze niet (tijdig) uitvoerbaar blijkt te zijn. Dient doelen: 1) verbeteren van de



fietsbereikbaarheid van de ontwikkelgebieden ten zuiden van de A10, 2) stimuleren van het gebruik van de Mahler-fietsenstalling (en toekomstige zuidelijke fietsenstallingen) bij Station Zuid die onderbenut wordt terwijl de fietsenstallingen aan de noordzijde van Station Zuid overbelast zijn. In combinatie met de verbetering van de fietsroute Mahlerlaan (F15) kan dit project mogelijk een bijdrage leveren aan de verbetering Skutsjespad (A4).

F12 **Fietsparkeerverwijssysteem**
Vanwege de onevenwichtige verdeling van de capaciteit van fietsenstallingen bij Station Zuid is een goed fietsparkeerverwijssysteem nodig. Er is te weinig stallingscapaciteit aan de noordzijde en een (beperkte) overcapaciteit aan de zuidzijde. Ook vanwege de relatief grote afstanden tussen stallingen en stationstoegangen/opstaplocaties bus en tram is routegeleiding noodzakelijk. Installatie van het systeem tijdens de bouw van Zuidasdok zal ook helpen te spreiden, maar routes en beschikbare locaties zullen frequent wijzigen. Daarom is gedurende tien jaar een bijstelling en wijziging van het systeem voorzien.

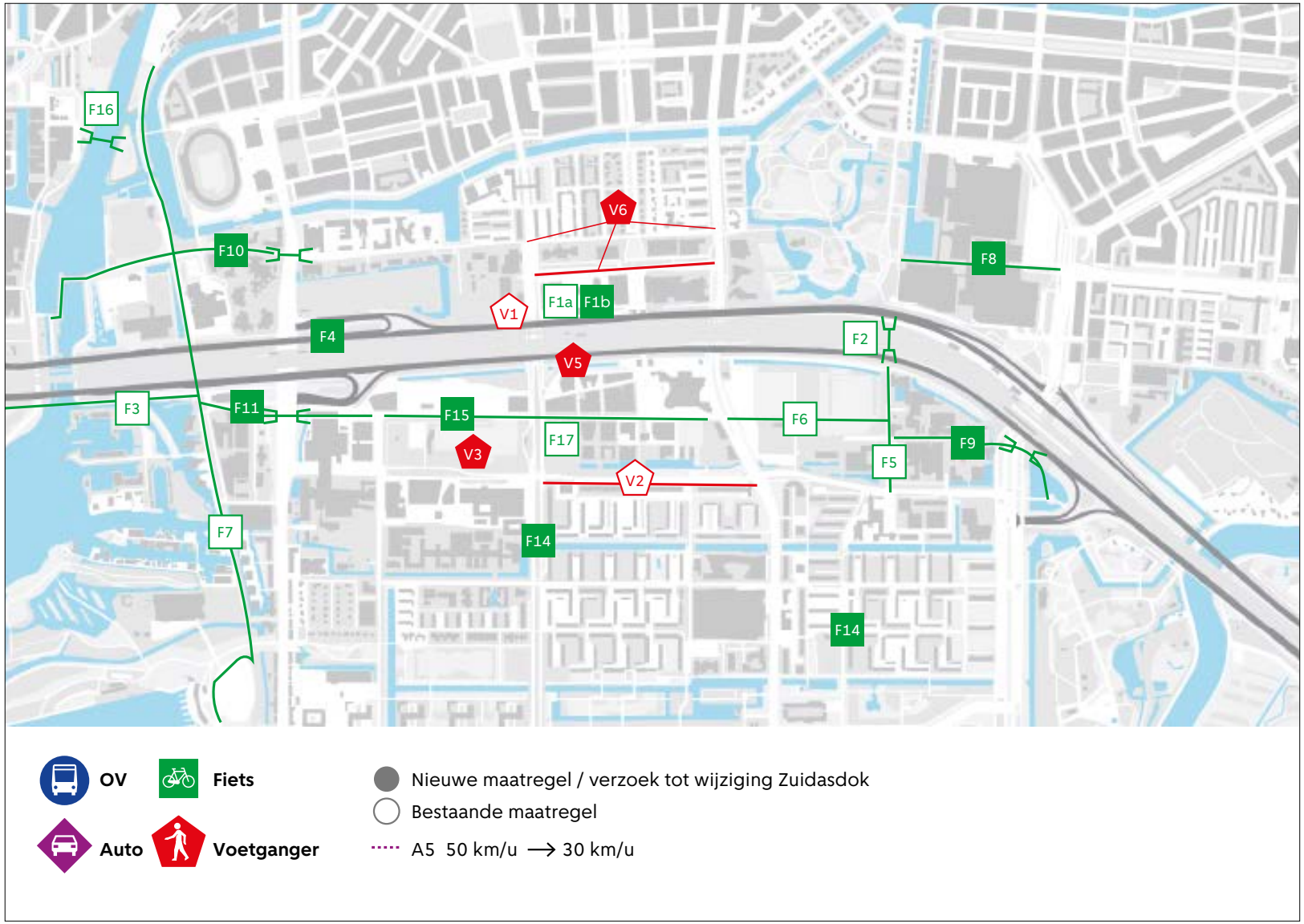
F13 **Doorstart Fietsparkeerfonds Zuidas**
Doorstart van een eerder stopgezet fonds waarmee de gemeente eigenaren van bestaand vastgoed op de Zuidas financieel stimuleert om meer stallingsplaatsen voor fietsen, scooters en deelmobiliteit te realiseren. In het verleden zijn er te weinig fietsenstallingen gebouwd, of op slecht bereikbare plaatsen, omdat maar weinig, vaak internationaal georiënteerde kantooreigenaren het logisch vinden om hierin te investeren, zeker als deze fietsenstalling ten koste gaat van de ruimte voor de auto. In het kader van de mobiliteitstransitiemaatregelen en doelgroepenbenadering (zie G1) zal er meer vraag en behoefte ontstaan, daarom is voorzien in een doorstart als één van de faciliteiten binnen maatregel G1

F14 **Verbetering noord-zuidroutes**
Het betreft de toevoerroutes vanuit Amstelveen en Buitenveldert naar de Zuidas. Er moet nog, in samenspraak met de gemeente Amstelveen, worden besloten welke verbindingen moeten worden verbeterd en wanneer. Dit zijn mogelijk de Buitenveldertselaan, de Willem van Weldammelaan (niet op de kaart, die aansluit op de oversteek De Boelelaan midden, zie V2) en de Van Heenvlietlaan. Verbetering betekent met name het vormgeven van een comfortabele fietsloper (rood asfalt/fietsstraat).

F15 **Verbetering fietsroute Mahlerlaan-west**
Dit betreft de aanleg/verbreding van het tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de Mahlerlaan. Dit biedt straks ook toegang tot het verder te ontwikkelen kenniskwartier en sluit aan op de ongelijkvloerse oversteek Amstelveenseweg ter hoogte van de Mahlerlaan (F11) en de nieuwe fietsoversteek over de Parnassusweg (F17).

F16 **Fietsbrug Schinkel tussen Laan der Hesperiden en verlengde Sloterweg**
(bestaand project)
De Nieuwe Sloterweg is de centrale as door het Schinkelkwartier en vormt een langzame oost-west verkeersroute. Door een beweegbare brug over de Schinkel aan te leggen in het verlengde van deze route ontstaat een fiets- en voetgangersverbinding tussen de zuidkant van Nieuw-West en de Stadionbuurt in Zuid. Hierdoor wordt de Zeilbrug, een knelpunt in het verkeerssysteem, ontlast. Daarnaast worden ook het IJsbaanpad en de Fred Roeskestraat ontlast

F17 **Fiets- en voetgangersoversteek Parnassusweg thv Mahlerlaan**
(bestaand project)
In het verlengde van de Mahlerlaan wordt een oversteek voor fietsers en voetgangers over de Parnassusweg gerealiseerd. Hiermee wordt de looproute van station Amsterdam Zuid naar het kenniskwartier verbeterd. Het is ook onderdeel van de fietsroute Mahlerlaan-west (F15), en zorgt voor directere fietsroutes. Deze oversteek is op het moment van opstellen van dit plan gerealiseerd.



Fysieke maatregelen fiets en voetganger Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

3 Beoogde mobiliteitstransitie in de Zuidflank

4.3 Verbetering van verblijven en faciliteiten voetganger

V1 Verbetering tijdelijke looproutes naar Station Zuid (V1)
Dit project is onderdeel van Zuidasdok en gaat vooral om het voldoende ruimte creëren voor de voetgangersstromen van station naar Mahlerplein, VU en het tijdelijke eindpunt van tram 25 (Amsteltram) tijdens de bouw van Zuidasdok. Het projectgebied van Zuidasdok (TB-gebied) omvat slechts een deel van de looproutes naar de VU en de tijdelijke eindhalte van de Amsteltram. Over de (her)inrichting van de looproutes is Zuidasdok in overleg met verschillende afdelingen van de gemeente.

V2 Verbetering De Boelelaan midden en Kunstbrug (bestaand project)
Het project omvat de versmalling en herprofilering van de De Boelelaan tussen Parnassusweg en Van Beethovenstraat. Dit is een bestaand project. Het project is een voorwaarde voor de aansluiting van de noord-zuidfietsroute Willem van Weldammelaan (F14) op de Zuidas.

V3 Verbeteren looproutes tussen Station Zuid en VU/VUmc
Het gaat om de vormgeving van de definitieve situatie van de looproutes naar zowel Station Zuid als metrostation Amstelveenseweg. Deze looproutes zijn deels onderdeel van het project Zuidasdok. Er is een extra inspanning voorzien voor verdere kwaliteitsverbetering. Dit project heeft mogelijk raakvlakken met het eenrichtingscarré (A2) en Zuidasdok. De exacte scheiding van de scope van projecten moet nog worden bepaald.

V4 Gebiedsontwerp gericht op lopen en verblijven
De gebiedsontwikkeling moet zodanig worden ontworpen dat lopen en fietsen als vervoerswijze aantrekkelijker worden. Dat wil zeggen dat aandacht moet worden besteed aan de looproutes naar het station, het stallen van fietsen aan de hoofdfietsroute en voldoende ruimte voor verblijven. De toegang tot het autoparkeren moet een minder prominente plaats krijgen, bijvoorbeeld verder uit het centrum. Enerzijds betekent dit het opstellen van kaders voor gebiedsontwikkeling en anderzijds de integratie met de betreffende planvorming.

V5 Compact tramstation
(VTW bestaand project Zuidasdok)
In het huidige ontwerp van Zuidasdok is een veelgebruikt tramspoor opgenomen dat de Minerva-as kruist. Voorzien is dat een aangepast ontwerp (met een keerlus rondom het centrale deel van de Zuidas en een uitstaphalte op de Parnassusweg) kan leiden tot een veel minder drukke kruising. V5 is een aanpassing van de plannen van Zuidasdok.

V6 Verlagen Strawinskylaan naar maaiveld
Verlagen Strawinskylaan, Beethovenstraat en Parnassusweg naar maaiveld. Daarmee wordt in dit centrumgebied de inrichting weer gericht op verblijven, lopen en fietsen, en niet op infrastructuur voor het autoverkeer. Hiervoor wordt een kans geboden doordat het bus- en tramstation op Strawinskylaan met Zuidasdok rond 2030 wordt verplaatst naar respectievelijk Van Beinumpad en Schönberglaan. De huidige fiets- en voetgangertunnels onder de Beethovenstraat en Parnassusweg bieden weliswaar verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, maar hiervoor zijn ook andere verkeerskundige oplossingen voorhanden. De uitwerking van een mogelijke verlaging, en de afweging tussen verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit moet rond 2030 nader onderzocht worden. Bij het onderzoek worden verkeersveiligheid en de snelheid van de verbindingen en de belangrijke functie als schoolfietsroute zwaar meegewogen en vindt uitgebreid participatie met betrokken stakeholders plaats.

V7 Verbetering looproutes andere HOV-knopen
Aanpak van de looproutes naar andere HOV-knopen in het Zuidflankgebied, zoals bijvoorbeeld de looproutes naar de trambushalte De Boelelaan, en naar de nieuwe haltes voor lijn 321 (De Boelelaan/Europaboulevard/RAI en Amstelveenseweg Zuid). Welke looproutes voor verbetering in aanmerking komen wordt later onderzocht.

3 Beoogde mobiliteitstransitie in de Zuidflank

4.4 Verbeteren openbaar vervoer

O1 Uitbreiding bus- en tramdienstregeling (bestaand project)
Vervoerregio en vervoerders GVB en Connexxion voorzien dat de bestaande lijnen en frequenties onvoldoende vervoerscapaciteit bieden voor het vervoer van en naar de Zuidflank. In het bijzonder gaat het daarbij om frequentieverhoging van de R-netbussen naar Haarlem en Haarlemmermeer, en nieuwe (R-net)bussen naar Amsterdam Oost en het Gooi. Er is een directe relatie met het vergroten van de capaciteit van busstation Zuid (project O5b).

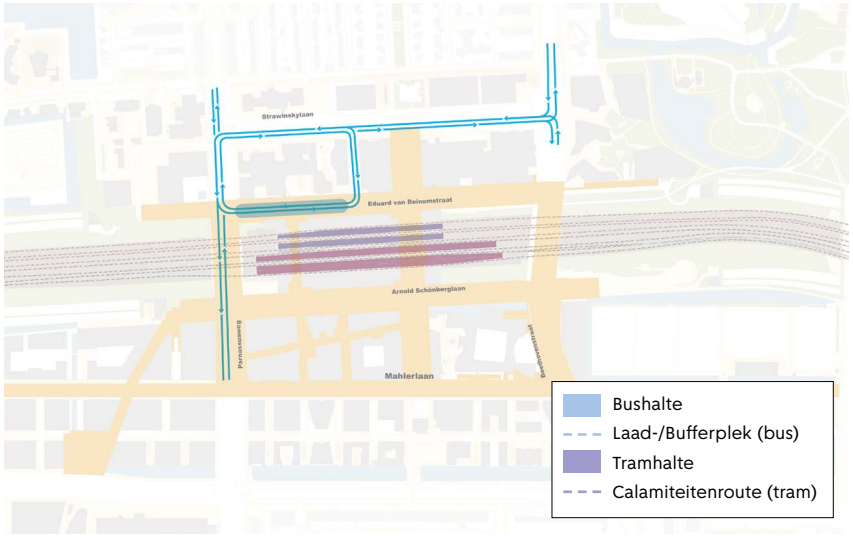
O2 Tijdelijke eindhalte Amsteltram Station Zuid (bestaand project)
O2 is de aanleg van een tijdelijke eindhalte voor de Amsteltram op de Parnassusweg tussen Schönberglaan en Mahlerlaan door Vervoerregio Amsterdam. Doel is een robuuste exploitatie van de Amsteltram tijdens de bouw van de A10-tunnels en een gedeelte van de OV-terminal door Zuidasdok.

O3 Bus(tram)banen Parnassusweg (bestaand project)
(VTW Zuidasdok)
Onderdeel van de scope van Zuidasdok. Aanleg van een gecombineerde busbaan/trambaan in de eindsituatie. In het mobiliteitsplan is hierin een andere vormgeving voorzien (zie ook project A2), wordt daarom ingebracht als VTW bij Zuidasdok.

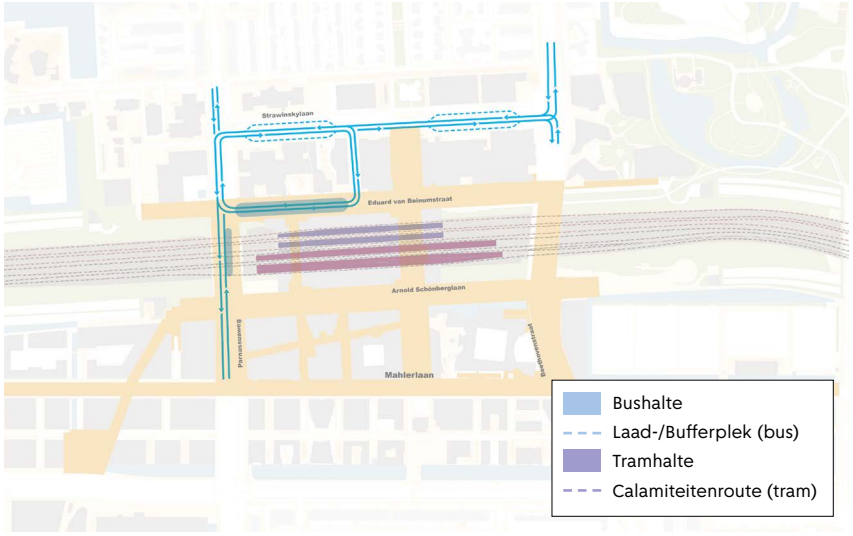
O4 Verbeteringen bus- en tramstation Amstelveenseweg korte termijn
Lopend project door V&OR ter verbetering van de overstapmogelijkheden tussen bus, tram en metro en de uitbreiding van de fietsenstallingen op het metrostation Amstelveenseweg. Op de langere termijn zijn verdere verbeteringen mogelijk (project O9).

O5a Kortetermijnverbeteringen busstation Zuid
Kortetermijnmaatregel om de capaciteit van het bestaande busstation Zuid uit te breiden. Langs de zuidbaan van de Strawinskylaan kunnen drie tot vier extra haltes en bufferplekken worden gerealiseerd. Door het eenrichtingscarré wordt het kruispunt Strawinskylaan – Parnassusweg beter regelbaar, tram en bus stromen dan beter door.

O5b Uitbreiden busstation Zuid
(VTW Zuidasdok)
Als onderdeel van het project Zuidasdok is een nieuw busstation voorzien in de Van Beinumstraat. Het aanvankelijke ontwerp biedt echter onvoldoende capaciteit. Er is een wijziging van de scope van Zuidasdok nodig. Het vergroten van de capaciteit kan enerzijds door uitstaphaltes te creëren op de Parnassusweg en de vrijkomende



Figuur 13a: businfrastructuur plan Zuidasdok



Figuur 13b: voorstel businfrastructuur eindsituatie

ruimte te benutten als instaphalte (lijn 15 en 62, R-net 321). Een visgraat-inrichting is onderzocht maar lijkt niet inpasbaar.

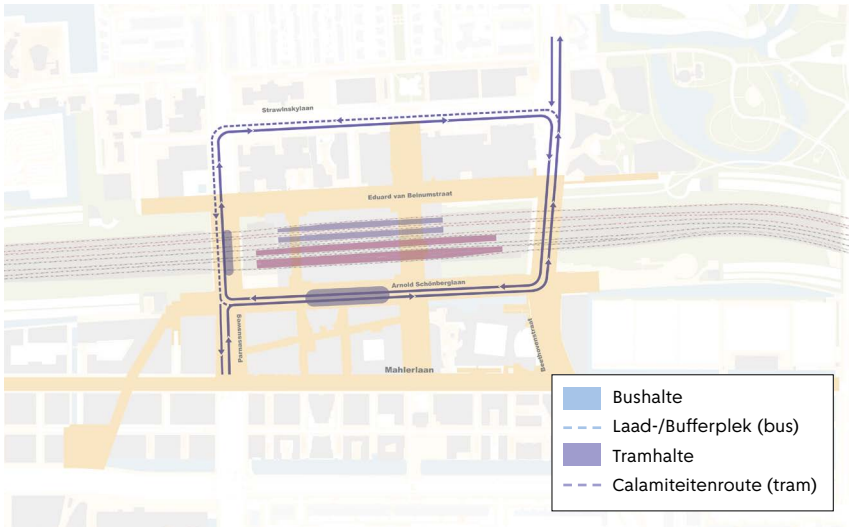
O6a Bus-/trambaan De Boelelaan west
O6 zet in op betere doorstroming van de bussen op de bestaande routes. De bus-trambaan De Boelelaan-West is nodig voor een betere doorstroming voor de bus. Wordt mogelijk onderdeel van project HOV Haarlem-Schiphol-Amsterdam van Provincie Noord-Holland. Alternatieven voor de bestaande route zoals een bus af/oprit of bushaltes in A10-tunnel (onderzocht in het kader van Zuidasdok), vrijliggende busbanen op een viaduct tussen Sloten en Station Zuid parallel aan A10 (onderzocht in het kader van ZWASH) en eindpunt OV-knoop Amstelveenseweg in plaats van Station Zuid zijn afgevallen vanwege zeer hoge kosten, slechtere OV-bediening voor Zuidas en/of slechte (stedenbouwkundige) inpassing.

O6b Busdoorstroming A4-A10
De doorstroming van de lijnbussen tussen afrit Sloten (A4) en Amstelveenseweg (A10-Zuid) wordt verbeterd. De invulling hiervan is nog niet bekend. Dit kan bijvoorbeeld worden verbeterd door gebruik van vluchtstroken, aparte afritten voor de bus en prioriteit bij de verkeerslichten bij de toeritten.

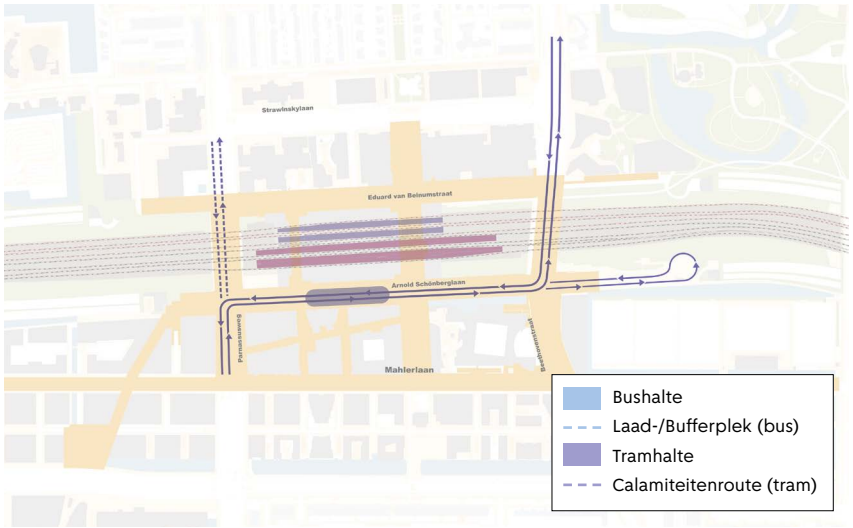
O7 Busopstelstroken De Boelelaan oost
Van belang zodra de bestaande buslijn 321 en de voorziene extra buslijnen naar Amsterdam Oost ingevoerd worden en hoogfrequent gaan rijden. Dan zijn voor de doorstroming busopstelstroken nodig op Europaboulevard (aansluiting De Boelelaan), De Boelelaan (aansluiting Europaboulevard) en De Boelelaan (aansluiting Beethovenstraat).

O8 Verbeteren bus- en tramstation Amstelveenseweg
Het verbeteren van de kwaliteit van de OV-knoop Amstelveenseweg wordt mogelijk nadat de noordelijke toerit S108 naar de A10 is omgeklapt (door Zuidasdok) en het metrostation westelijker wordt verschoven (door Doortrekken Noord/Zuidlijn).

O9 Calamiteitenspoor tram Station Zuid (omleidingsroute robuustheid)
(VTW Zuidasdok)
Het gaat hier om het maken van een tramlus rond Station Zuid via Parnassusweg, Strawinskylaan, Beethovenstraat en Schönberglaan, die gebruikt wordt als de Schönberglaan is geblokkeerd of als de trams niet door kunnen rijden naar Amstelveen of Amsterdam Centrum. Hiervoor moeten de tramsporen op de Strawinskylaan blijven liggen, terwijl is afgesproken met de betrokken partijen VRA, gemeente en Zuidasdok om te



Figuur 14: voorstel traminfrastructuur eindsituatie



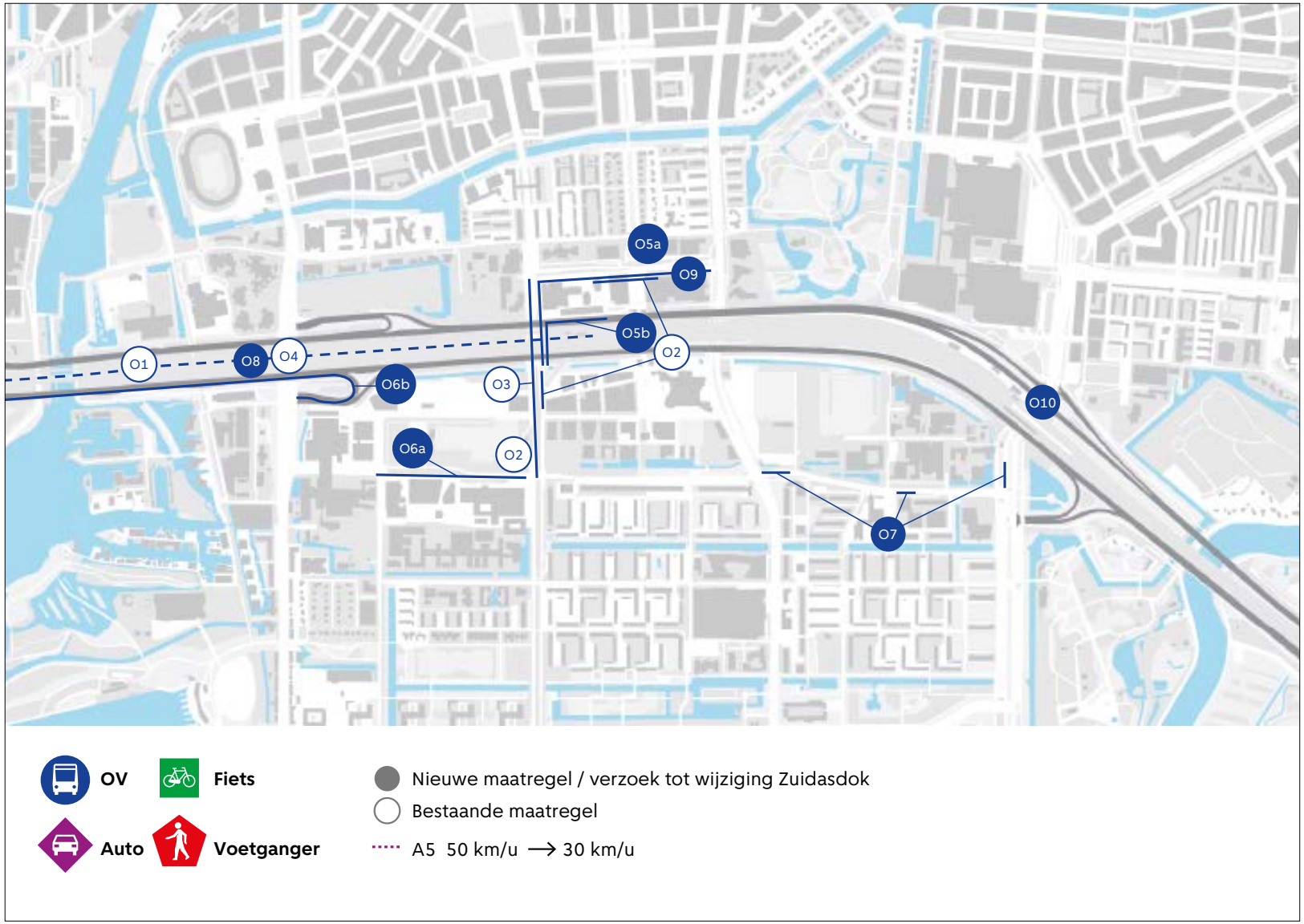
Figuur 15: traminfrastructuur plan Zuidasdok

verwijderen. Aanleg behelst ook het aanleggen van enkele verbindingsbogen. Daarmee zou ook de keerlus voor lijn 24 bij de Beethovenstraat kunnen vervallen. Aanpassing van de bestaande tramplannen vraagt om een wijziging in de scope van Zuidasdok.

O10 Bushalte RAI inrichten voor R-NET

Ten behoeve van de nieuwe route van de R-NET buslijn 321 wordt het een bushalte bij de RAI ingericht volgens de R-NET richtlijnen. Er lopen verschillende regionale en stedelijke studies voor aanvullende (R-net) buslijnen die station Zuid in de komende jaren vanaf de oostkant willen bereiken. Afhankelijk van de vervoersaanbod, -vraag en routering kunnen in de komende jaren andere nieuwe haltes nodig zijn en routes en buslijnen worden aangepast. Zo kan er gedacht worden aan een halte op de kruising De Boelelaan/Vivaldistraat, om de OV-bereikbaarheid van de gebieden Vivaldi, Ravel en Buitenveldert Noordoost op korte termijn te verbeteren.





Fysieke maatregelen OV Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

4 Samenhangend maatregelenpakket

4.5 Doorstroming en bereikbaarheid auto

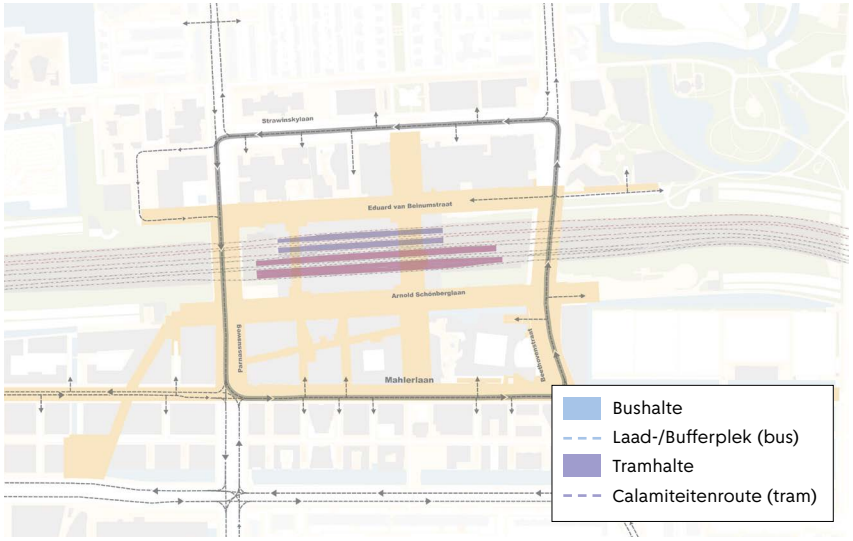
A1 30 km/u als norm in de stad

Invoeren van 30 km/uur vanaf 2024 op een aantal 50 km-wegen, waar met in eerste instantie sobere maatregelen weggebruikers worden verplicht om maximaal 30 te rijden. In de Zuidflank gaat het om de Mahlerlaan, Amstelveenseweg-zuid. De aanpassing naar 30 km/uur op deze wegen is onderdeel van reeds vastgesteld stadsbeleid.
Door de realisatie van het carré (maatregel A2) kan, wanneer deze (mede) wordt ingezet voor vrije doorstroming van het OV, het OV op meer plekken ongehinderd doorrijden. Daardoor wordt het mogelijk om de maximumsnelheid ook op deze plekken omlaag te brengen naar 30 km/u zonder extra vertraging voor het OV. Dit kan op de wegen van het carré (Parnassusweg, Strawinskylaan, Beethovenstraat), en eventueel ook voor De Boelelaan west, Buitenveldertselaan en De Boelelaan oost aan toe te voegen.

A2a Carré Zuidas-centrum eerste fase, voorlopige inrichting

Inrichting van eenrichtingsverkeer op het circuit Mahlerlaan – Beethovenstraat – Strawinskylaan – Parnassusweg (autoverkeer rijdt ‘tegen de klok in’ zodat er hoofdzakelijk rechtsafbewegingen zijn) tot een ‘superblock’. Daardoor wordt het circuit beter oversteekbaar, worden kruispunten en aansluitingen vereenvoudigd en komt ruimte vrij voor fietsers, tijdelijke fietsenstallingen, voetgangers, OV. In de periode 2025 -2032 is een voorlopige inrichting voorzien (verf, borden, barriers en plantenbakken) zodat er meer ruimte is voor de bouw van de autotunnels in Zuidasdok ter hoogte van de Parnassusweg. Onderdeel is de herinrichting van de Mahlerlaan, die eveneens in fases wordt vormgegeven. Ook aan de Parnassusweg worden aanpassingen gedaan met de aanleg van een busbaan van zuid naar noord, mogelijk in combinatie met trambaan of de bouwweg voor de realisatie van Zuidasdok.

Het effect van het eenrichtingsverkeer op de autobereikbaarheid is minimaal. Het carré wordt vooral gebruikt voor lokale ritten (bijvoorbeeld iemand die van Buitenveldert naar Oud Zuid gaat). Ook rijdt er veel verkeer tussen Oud Zuid en de aansluitingen van de A10 Amstelveenseweg en A10 Europaboulevard via De Boelelaan en Parnassusweg of Beethovenstraat. Voor bijna al deze lokale ritten zijn de routes via beide zijkanten van het carré uitwisselbare alternatieven. Met het eenrichtingscarré blijft één van deze alternatieven beschikbaar. De mogelijkheid blijft dus bestaan om van Buitenveldert naar Oud Zuid te rijden via Beethovenstraat (in noordelijke richting) en via de Parnassusweg (in zuidelijke richting).



Figuur 16: Verkeerscirculatie eenrichtingscarré Zuidas-centrum

De route vanaf bijvoorbeeld de WTC-parkeergarage naar de A10 (aansluiting 9 Buitenveldert bij de Europaboulevard) wordt 500 meter langer. Voor de gemiddelde autoritten is dit een marginaal verschil. Deze impact is beperkt en proportioneel.

Als gevolg van het Carré wordt het ook iets drukker op de S108 en S109. In de spitsperiodes zal beperkt extra vertraging ontstaan voor bijvoorbeeld het verkeer van de afritten A10 via De Boelelaan naar Beethovenstraat en Parnassusweg. Op het carré zelf zal juist minder verkeer zijn en de doorstroming relatief beter doordat veel linksafslaande verkeersrichtingen op de hoeken van het carré niet meer

4 Samenhangend maatregelenpakket

plaatsvinden. De impact is overigens ook zeer beperkt in vergelijking met de verwachte groei van het autoverkeer door de groei van het aantal kantoren en gebruikers.

Er zijn alternatieven onderzocht voor het eenrichtingscarré. Onder andere is bestudeerd wat het knippen van het autoverkeer op het carré betekent. Zowel een knip op de Parnassusweg en op de Beethovenstraat ter plaatse van A10 als ter plaatse van de Prinses Irenestraat. Omdat er dan geen uitwijkmogelijkheid is in het geval dat er een stremming is op de S118 of de S119, is dit op aandringen van verkeersmanagement afgevallen. Ook is een knip van Strawinsky- en Mahlerlaan onderzocht: dit geeft bereikbaarheidsproblemen op de Mahlerlaan en heeft te weinig effect op de Parnassusweg en Beethovenstraat, waar dan tweerichtingsverkeer moet blijven.

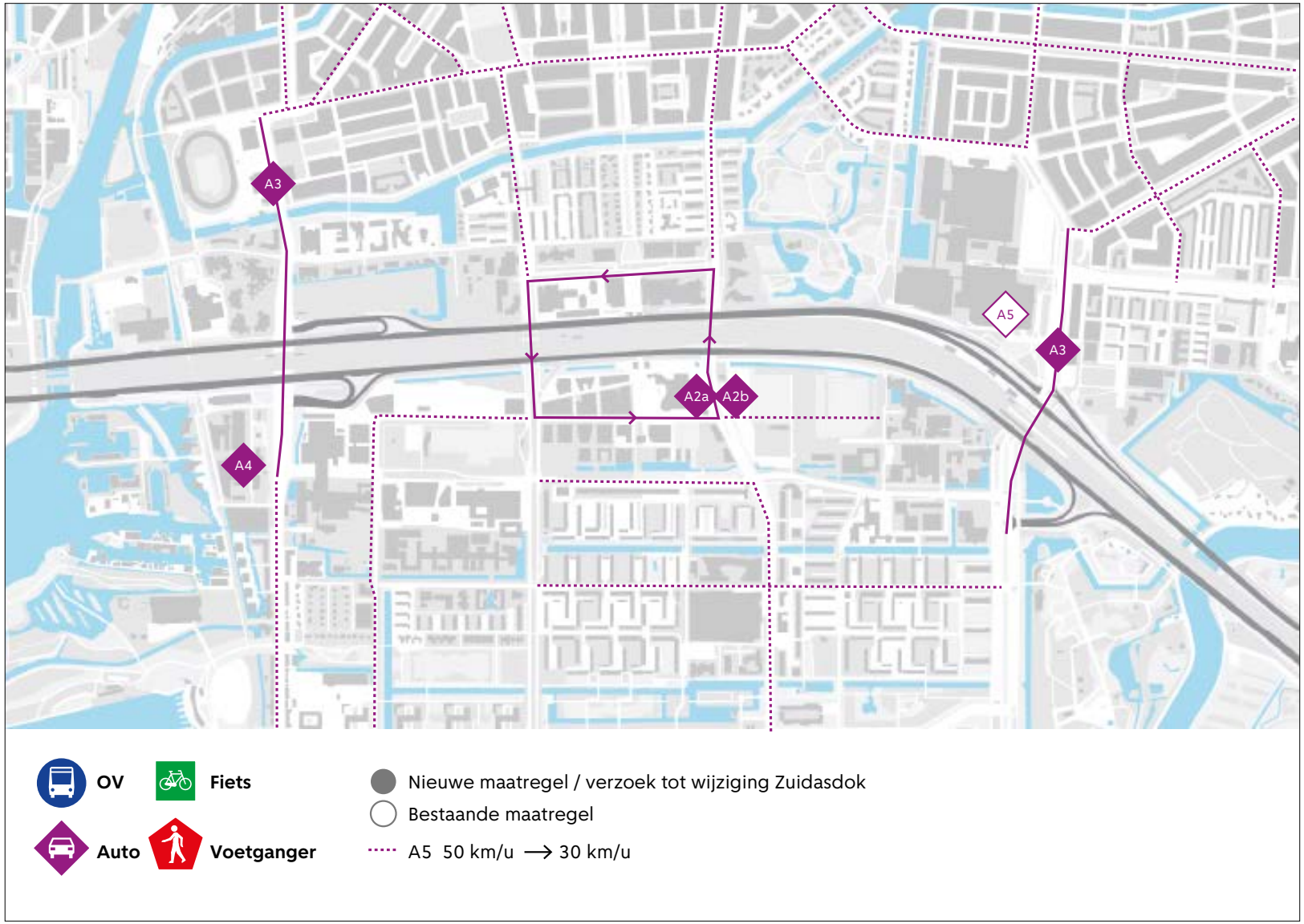
Er zijn raakvlakken tussen het eenrichtingscarré en de realisatie van Zuidasdok. Naast het creëren van extra ruimte bij de onderdoorgang van de Parnassusweg onder de A10, en mogelijk voor logistieke routes of bouw- en werkterreinen, zorgt het carré ook voor minder alternatieve routes. De vraag of er bij het invoeren van het carré voldoende flexibiliteit resteert om de werkzaamheden van Zuidasdok te kunnen uitvoeren. Tijdens de realisatie van Zuidasdok zijn er werkzaamheden voorzien op en bij de vier noord/zuid-verbindingen (Amstelveenseweg, Parnassusweg, Beethovenstraat en Europaboulevard). In bepaalde bouwfases zullen beperkingen op of stremmingen van deze verbindingen nodig zijn. Hoe dergelijke beperkingen/stremmingen samengaan met het éénrichtingscarré is (nog) niet duidelijk.

A2b **Carré Zuidas-centrum tweede fase, definitieve inrichting**
(VTW Zuidasdok)
Definitieve vormgeving van gevel tot gevel van de Parnassusweg, Strawinskylaan (met bufferruimte voor bussen, en mogelijk verlaagd, zie V6) en Beethovenstraat na gereedkomen van het tramstation en het busstation. In tegenstelling tot de Stadsplattegrond Zuidas 2019 wordt op de Parnassusweg dus niet uitgebreid van 2x1 naar 2x2 autorijbanen en wordt geen doorsteek gemaakt voor autoverkeer over de Parnassusweg ter hoogte van de Mahlerlaan. Mogelijk is alleen een doorstreek nodig voor autoverkeer van Parnassusweg-noord naar Mahlerlaan-west om het eenrichtingcarré goed te kunnen laten functioneren. Dit geldt overigens ook voor de tijdelijke situatie.
Het carré overlapt ter hoogte van de onderdoorgangen met de scope van Zuidasdok. De definitieve maaiveldinrichting vraagt om een wijziging in de scope van Zuidasdok.

A3 **Intensiveren verkeersmanagement auto**
Verkeersmanagement gericht op het voorkomen van, in eerste instantie, terugslag op de afritten van de A10 en, in tweede instantie, op het ‘vrijhouden’ van de centrale delen van de S108 en S109. In ochtend- en avondspits wordt de toevoer naar deze wegvakken gedoseerd.

A4 **Oplossing Skutsjespad/Pramenpad**
Verkeersafwikkeling van de aansluitingen van Skutsjespad en Pramenpad op de Amstelveenseweg verbeteren. Oplossing van dit autoknelpunt is nodig voor de gebiedsontwikkeling van Verdi-Zuid. De invulling van de maatregel moet nog worden uitgewerkt. Er is een relatie met project A3.

A5 **Logistiek RAI verbeteren**
(bestaand project)
Project om de logistieke overlast van het RAI-complex te verminderen door middel van een ondergronds logistiek centrum met een ontsluiting aan de zuidzijde.



Fysieke maatregelen auto Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

4 Samenhangend maatregelenpakket

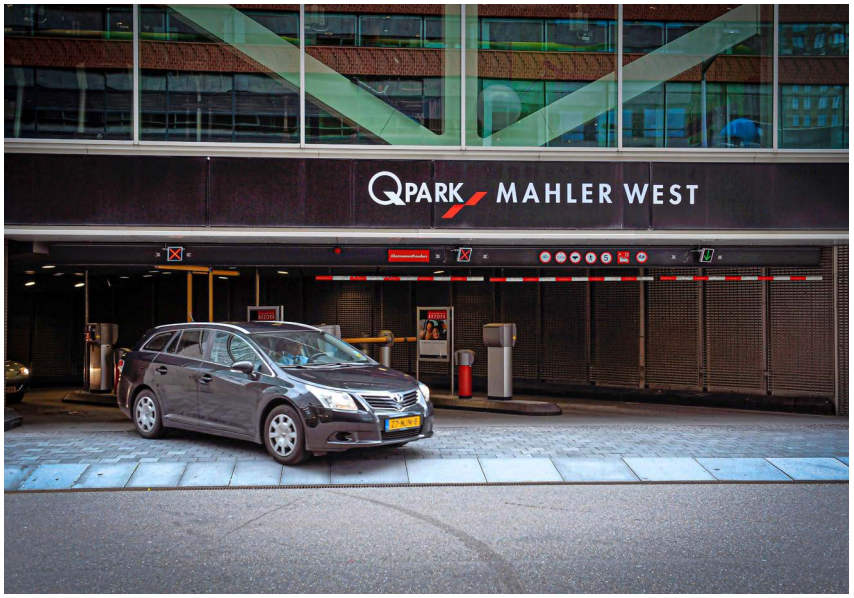
4.6 Parkeren en programma

De volgende maatregelen zijn gericht op het beperken van de autoverkeersvraag door het aanpassen van het parkeeraanbod en het mitigeren van het effect van het vastgoedprogramma.

P1 Geen parkeerplaatsen bijbouwen bij nieuwe kantoren en voorzieningen
Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van nieuwe kantoren en voorzieningen is dat deze gerealiseerd worden zonder autoparkeervoorzieningen. Ontwikkelaars bouwen al steeds vaker zonder of met minder parkeerplaatsen, omdat de opbrengsten niet opwegen tegen de kosten. Voor bezoekersparkeren, mindervalideparkeren, specifieke voorzieningen (zoals VUmc) en expeditie en/of laden en lossen zal bij veel ontwikkelingen echter beperkt maatwerk nodig zijn. Uitwerking van dit maatwerk, redenen om af te wijken, benodigde beleidsaanpassingen voor de maatregel en de juridische onderbouwing ervan worden verder uitgewerkt. Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld. Uitwerking van deze maatregel zal samenhang hebben met een eventueel 'verplaatsingenplafond', zie maatregel P5. Ontwikkelaars worden door dit plafond gestimuleerd om het aantal auto-aankomsten in de ochtendspits te minimaliseren, afhankelijk van de groeiruimte die er in de Zuidflank op dat moment nog is.

P2 Actief verminderen bestaande inpandige parkeercapaciteit bij herontwikkeling van vastgoed
Bij vernieuwing/transformatie in overleg treden dan wel dwingend opleggen dat het aantal autoparkeerplekken wordt gereduceerd en dat bestaande parkeercapaciteit wordt getransformeerd naar andere functies. Realisatie van fietsparkeren en deelmobiliteit zijn daarvoor sturingsmiddelen. Mogelijkheden om de doorverhuur/huur inpandige autoparkeerplaatsen in nieuw of te transformeren vastgoed te beperken zullen worden onderzocht, net als de juridische haalbaarheid van dwingende maatregelen.

P3 Verplaatsen van P+R-locaties in Zuidas naar locaties aan de rand van de Amsterdamse agglomeratie
P3a Afbouwen mogelijkheden aankomst en vertrek tijdens de spits op parkeerplaatsen (P+R), parkeerplaatsen RAI, VU, Olympisch Stadion.
P3b Verplaatsen van P+R-locaties in Zuidas naar (voor de Zuidflank goed bereikbaar met OV en/of fiets) locaties aan de rand van de Amsterdamse agglomeratie bij snelwegen voor de opvang van verplaatsingen die niet (volledig) met



fiets of OV kunnen reizen. De nieuwe P+R-locaties worden ontwikkeld langs de hoogfrequente OV-verbindingen, die via de OV-knoop Zuid toegang geven tot zowel de stad als de Zuidflank. Daarbij is bereikbaarheid vanuit alle windrichtingen van belang. Te denken valt aan Schiphol Noord, Metrostation Noord, Muiden en Bedrijventerrein Amstelveen Zuid, of nog dichter bij huis aan de randen van de MRA. Daarbij achten we nog extra P+R's nodig op de A7/A8 corridor en aan de Uithoornlijn. Hier wordt in samenhang gezocht met de Regionale werkgroep Hubs van MRA (vanuit SBAB

met gemeente als voorzitter). Daarin is een gezamenlijke studie gedaan naar locaties aan de randen van de MRA. Mogelijkheden om de doorverhuur/huur inpandige autoparkeerplaatsen in nieuw of te transformeren vastgoed te beperken worden onderzocht.

P4 Onderzoek naar mitigerende maatregelen voor effect van kantoorprogramma op 'hyper'spits
Het toevoegen van het beoogde kantorenprogramma zorgt voor een toename van knelpunten, met name tijdens de (hyper) spits. Er zal gekeken moeten worden hoe deze effecten kunnen worden gemitigeerd. Dit kan bijvoorbeeld op de volgende manieren.

P4a Verplaatsingenplafond bij nieuwe ontwikkelingen en herontwikkelingen
Een verplaatsingenplafond voor de ontwikkelaar instellen van het aantal autoverplaatsingen in de ochtendspits naar een te (her)ontwikkelen locatie. Het maximale aantal autoverplaatsingen naar een kavel kan worden bepaald op basis van een acceptabele groei van het autoverkeer in het gebied, omgeslagen naar het geplande aantal vierkante meters gebiedsontwikkeling op een kavel. De acceptabele groei van het autoverkeer in het gebied wordt bepaald op basis van de verwachte groei van het aantal autoverplaatsingen in het VMA.

Ontwikkelaars worden hiermee uitgedaagd om zelf bij te dragen aan/een oplossing te vinden voor het beperken van drukte in de spits. De juridische mogelijk¬heden om deze afspraken een bindend karakter te geven worden nog onderzocht. Dat mobiliteitsconcept wordt vervolgens getoetst op de aannemelijkheid dat het maximaal aantal spits-autoritten niet wordt overschreden.
Dit kan worden geformaliseerd in een bouwenveloppe (privaatrechtelijk) of in het publiekrechtelijk domein bijvoorbeeld door het aanpassen van bestemmingsplannen.

P4b Onderzoek omzetten kantoren programma naar woningen
Ook worden de mogelijkheden en consequenties onderzocht van het omzetten van (een deel van) het 'zacht' kantorenprogramma, naar woonprogramma en andere niet-spitsgevoelige functies op basis van nieuwe herontwikkelingen. Dit zal breed worden afgewogen waarbij behalve naar bereikbaarheid ook wordt gekeken naar financiële, stedenbouwkundige, (juridisch) planologische aspecten.

In de berekeningen die ten grondslag liggen aan het mobiliteitsplan is uitgegaan van het omzetten van te ontwikkelen 'zachte' kantorenprogramma naar woningen om Zuidflank bereikbaar en leefbare te houden. Wanneer de uitkomst van de bovenstaande mitigerende maatregelen is dat toch kantoorprogramma met te veel spitsverplaatsingen wordt gerealiseerd, dan zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen waarschijnlijk nodig. Hieraan zullen extra kosten verbonden zijn.

P6 Voorkomen overloop parkeerdruk naar Oud-Zuid/Rivierenbuurt en Buitenveldert
Het opvoeren van de parkeerdruk door maatregelen P1 t/m P3 leidt mogelijk tot een waterbedeffect met extra parkeerdruk in Oud-Zuid/Rivierenbuurt en Buitenveldert. Dit moeten we zo veel mogelijk voorkomen. Hierbij moet worden aangesloten bij het alternatief dat door het college van B&W is aangekondigd als vervanging voor de recent stopgezette parkeerduurbeperking in deze gebieden.

P7 Aanpak hubs, deelmobiliteit en MaaS
De groei van het gebruik van deelmobiliteit en MaaS zorgt voor nieuwe uitdagingen in de stad, en ook voor de Zuidflank. Het gaat bijvoorbeeld om het inpassen van (parkeer)ruimte voor deelmobiliteit en mobiliteitshubs, zowel in de openbare ruimte als inpandig. De stedelijke beleidskaders voor deelmobiliteit en hubs krijgen vorm. Samen met de programma's Hubs, Deelmobiliteit en MaaS wordt de lokale invulling hiervan in de Zuidflank verder uitgewerkt in een plan van aanpak.

4.7 Mobiliteitstransitie en doelgroepenbeleid

De volgende maatregelen zijn gericht op het realiseren van de mobiliteitstransitie en doelgroepenbeleid.

G1 Intensiveren werkgeversaanpak en het onderwijsaanpak
We hebben geconstateerd dat de huidige benadering voor het stimuleren van anders reizen van het kantoor en voorzieningen gebonden verkeer, via werkgeversaanpak en onderwijsaanpak, in de Zuidflank te vrijblijvend is. Dit mobiliteitsplan zet door de inzet van gedragsmaatregelen in op:

- 10% van de verplaatsingen te weren uit de (hyper)spits OV en auto in Zuidflank
- 10% minder autoverplaatsingen over het etmaal te laten plaatsvinden in het gebied.

Mede met behulp van het Van A tot Zuidas-platform hebben werkgevers in het gebied afgelopen jaren al diverse maatregelen getroffen zoals minder/geen leaseauto's, minder parkeerplaatsen, flexibele reisvergoeding en meer thuiswerken. Modern werkgeverschap is in Zuidas vaak een van de motieven voor werkgevers om het mobiliteitsbeleid aan te passen. Daarmee lijkt het laaghangende fruit geplukt. Ook laten werkgevers weten dat de prioriteit momenteel ligt bij het aantrekken van voldoende en kwalitatief

Raakvlakontwikkelingen en -projecten

Er zijn ontwikkelingen die waarschijnlijk van invloed zullen zijn op het mobiliteitsplan, maar waarvan de uitwerking en daarmee invloed nog niet bekend is.
Binnen de Zuidflank zijn **Zuidasdok** en het doortrekken van de **Noord/Zuidlijn** uitgangspunten voor het mobiliteitsplan. Deze projecten hebben heel veel raakvlakken met de maatregelen uit het mobiliteitsplan. Bovendien zijn zowel de projecten als het mobiliteitsplan in beweging. De afstemming vindt plaats op verschillende manieren. Een aantal maatregelen van het mobiliteitsplan stellen wijzigingen voor in de scope van met name Zuidasdok. De voorgestelde wijzigingen worden nog gezamenlijk met de organisaties van Zuidasdok besproken en vormgegeven. Hiervoor heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Daarnaast is er continue afstemming in de vorm van gezamenlijke overleggen.
De omgeving van de Zuidflank is ook in beweging. Twee belangrijke raakvlakken zijn 1) de plannen voor het **afwaarderen van de A2-entree** bij het Knooppunt Amstel, en 2) de plannen voor het 'knippen' van autoverkeer op enkele plekken in Oud-Zuid en Oud-West in het kader van de **studie 'Ruimte maken'**.
Beide plannen zijn nog in het onderzoeksstadium, maar hebben mogelijk substantieel extra autoverkeer op de Zuidflank tot gevolg. In gezamenlijke vervolgonderzoeken worden deze raakvlakken onderzocht.
De maximumsnelheid in de stad wordt verlaagd naar 30 km per uur. Dit heeft consequenties voor het openbaar vervoer. In het **onderzoek Aantrekkelijk OV in een 30 km/u-stad** worden maatregelen onderzocht om deze consequenties te verzachten. Twee van deze wegen liggen in de Zuidflank. Ook de andere maatregelen hebben effect op de verkeersstromen in de stad, en daarmee mogelijk ook op de Zuidflank.
Er wordt een locatie gezocht voor een nieuw **erotisch centrum**. Op dit moment worden drie locaties overwogen waarvan twee in de Zuidflank. Eén van beide locatie-opties, namelijk die langs de Europaboulevard in het oor van de aansluiting van de A10, heeft twee raakvlakken met het mobiliteitsplan. Deze locatie is nu niet in gebruik en zou bereikbaar gemaakt moeten worden, onder andere door een auto-aansluiting op de Europaboulevard. Dit is echter een erg druk punt waar, ook zonder extra aansluiting, mogelijk een autoknelpunt gaat ontstaan. Of, en onder welke voorwaarden, een auto-aansluiting mogelijk is moet nog worden onderzocht. Een tweede raakvlak is dat op dezelfde locatie een ongelijkvloerse fietsbrug is voorzien (maatregel F9). Er zijn nog geen schetsontwerpen gemaakt, dus het is nog onduidelijk of beide ruimteclaims op dezelfde locatie ingepast kunnen worden.
De bovenstaande ontwikkelingen zullen mogelijk leiden tot het aanpassen van het maatregelenpakket.
Momenteel wordt een mogelijke **verdichting van de wijk Buitenveldert** verkend. Een eventuele stevige toename van het aantal woningen heeft uiteraard invloed op de mobiliteit in het gebied.

goed personeel en het behouden van commitment van medewerkers, terwijl er meer wordt thuisgewerkt.

Gezien de afname van effectiviteit van uitgevoerde maatregelen stellen we voor om in het komende jaar de werkgeversaanpak (voor de gehele regio) nader te evalueren en een nieuwe opzet voor te stellen. De stimulerende maatregelen worden herzien en de benadering zal zich richten op maatregelen met een meer verplichtend karakter. Voorbeelden zijn: een heffing voor (doorgaand) autogebruik in (delen van) Zuidas, voor OV een aanvullende spitsheffing of korting buiten spits. Hierbij zoeken we de samenwerking met het Rijk om het anders reizen (minder en buiten de spits) te intensiveren, bijvoorbeeld met een focus op Zuidas als proeflocatie. Mogelijk is er ook een samenhang met de 'Besluit CO_2-reductie werkgebonden personenmobiliteit', die per januari 2046 door het Rijk wordt ingesteld. Op grond van het besluit moeten werkgevers met meer dan 100 werknemers jaarlijks gegevens verstrekken over de werkgebonden personenmobiliteit van hun werknemers.

Ook de onderwijsaanpak willen we verder invullen, uiteraard in samenspraak met de onderwijsinstellingen. Het gesprek met onderwijsinstellingen zal worden voorgezet. Daarin wordt gekeken hoeveel de onderwijsinstellingen al bijdragen aan de doelstellingen en hoeveel ze nog extra kunnen bijdragen.
Ook de inzet op hubs, MaaS en deelmobiliteit kan onderdeel uitmaken van de werkgevers- en onderwijsaanpak.
Meer onderzoek naar het beperken van reizen en het stimuleren van reizen buiten de spits is nodig (bijv. best practices en aansluiten bij momentum rondom hindermomenten). Daarnaast is betere regie, scherpere communicatie, meer persoonele inzet en een voortrekkersrol vanuit bedrijven en instellingen van belang.
In de gedragsaanpak is het goed om een onderscheid te maken tussen het stimuleren van thuiswerken, spitsmijden en het gebruik van de fiets aan de ene kant, en het stimuleren van het gebruik van het OV aan de andere kant. De eerste drie categorieën zijn wél al direct aan het begin wenselijk. Het stimuleren van het OV is minder voordehand liggend tijdens de realisatie van de nieuwe OV-terminal en het nieuwe bus- en tramstation. Dit stationssysteem in verbouwing is beperkt in zijn capaciteit en flexibiliteit. De kwaliteit van het OV is tijdens de verbouwing mogelijke minder goed, dus de vraag is of het wenselijk is meer mensen naar het OV (trein-metro) te sturen.



Effecten op bereikbaarheid, ruimte en leefkwaliteit

5

5.1 Effecten op bereikbaarheid

5.2 Effecten op mobiliteit en autoverkeer

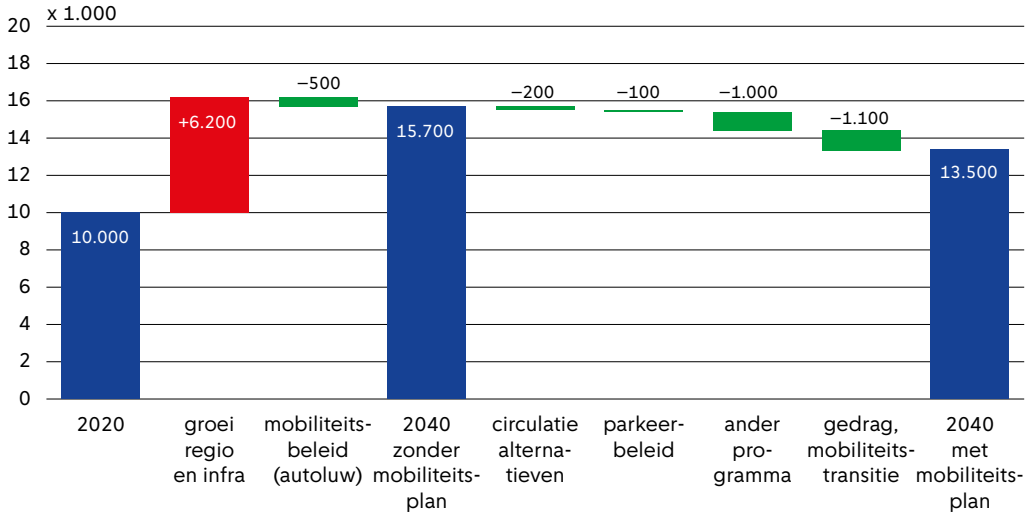
5.3 Effecten op ruimte en leefkwaliteit



5 Effecten op bereikbaarheid, ruimte en leefkwaliteit

5.1 Effecten op bereikbaarheid

We hebben gekozen voor het verbeteren van leefbaarheid en van fiets- en OV-bereikbaarheid, daar waar er conflicterend ruimtegebruik is met de auto. De bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en OV verbetert omdat er meer ruimte komt voor fietspaden en busbanen. De oversteekbaarheid bij kruispunten voor fietsers en voetgangers verbetert doordat wegen smaller kunnen worden en er minder asfalt overgestoken hoeft te worden, en doordat er meer groentijd overblijft voor langzaam verkeer op plekken waar de auto minder ruimte krijgt.



Figuur 17: auto-aankomsten in het Zuidasgebied in ochtendspits

In autobereikbaarheid zijn er twee soorten veranderingen:

- Omdat het door het doelgroepenbeleid en de parkeermaatregelen minder aantrekkelijk wordt om met de auto in de spits naar de Zuidflank te komen, is het niet meer vanzelfsprekend om de auto te nemen; de vrije keus voor autogebruik vermindert daardoor
- Door vermindering van autogebruik en het aanpakken van knelpunten neemt het oponthoud af, waardoor de bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer toeneemt.

Het ontbreekt gemeente en regio aan haalbare instrumenten om alle autofiles in de Zuidflank op te lossen. Autofiles zijn wel oplosbaar, maar enkel met een andere inzet van het Rijk (bijvoorbeeld het invoeren van tijd- en plaatsgebonden betalen naar autogebruik, van thuiswerkplicht, van voorrang voor OV-bussen op snelwegen) en de inzet van het bedrijfsleven (bijvoorbeeld spits mijden, en het gebruik van andere vervoerwijzen dan de auto veel sterker stimuleren). Dit mobiliteitsplan accepteert daarom vertraging voor de automobilist. Het principe ‘rijden met de auto omdat het kan, niet omdat het moet’ wordt omgekeerd naar ‘laat autoknelpunten bestaan, maar pak knelpunten bij de alternatieve vervoerswijzen wel aan’.

Bereikbaarheid zal worden gemonitord, maar kan – met uitzondering van de belasting door het autoverkeer – niet modelmatig worden gekwantificeerd. Monitoring van reistijden en oponthoud op fietsroutes, en monitoring van trajecttijden, frequenties en bezetting van het OV geven een indicatie van de verbetering van de bereikbaarheid.

5.2 Effecten op mobiliteit en autoverkeer

Met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is het effect berekend van het maatregelenpakket in 2040, ten opzichte

van de referentievariant 2040 zonder maatregelen (paragraaf 2.3). Daarbij zijn niet alle maatregelen in het VMA gesimuleerd. Zo is de vermindering van de parkeercapaciteit niet onder te brengen in VMA en is deze aan de hand van de parkeerbalans berekend.

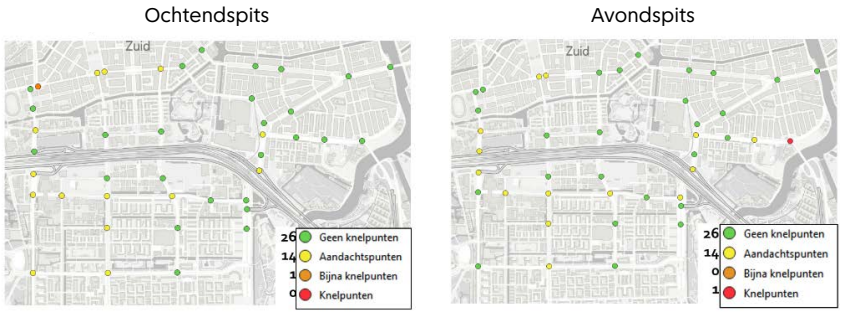
De grafiek op pagina 56 laat de ontwikkeling van het aantal auto-aankomsten in het Zuidasgebied in de ochtendspits zien.

De VMA-berekening laat zien dat het effect van de maatregelen is dat de groei van het totaal aantal verplaatsingen afneemt: in plaats van met 63% groeit het aantal verplaatsingen maar met 46%. Dit terwijl het vastgoedprogramma met 55% groeit. Deels heeft dit te maken met het mitigeren van de effecten van het kantorenprogramma. Een deel van de verplaatsingen zal helemaal niet meer worden gemaakt en worden vervangen door bijvoorbeeld thuiswerken/shoppen/studeren. En weer een ander deel van de autoverplaatsingen zal uitwijken naar buiten de spits. De effecten als gevolg van de beperking van parkeren zijn hierin nog niet meegenomen, de effecten van het spits mijden evenmin; VMA kan dergelijke effecten niet berekenen.

De groei van het autoverkeer blijft op etmaalbasis beperkt tot 32% in plaats van 47% in de referentievariant. Het OV groeit met 54% in plaats van 75% in de referentie en de fiets groeit met 56% in plaats van 71% in de referentie. De verandering van het aantal OV- en fietsverplaatsingen van en naar de Zuidflank lijkt gering, maar is vertekend doordat de stations Zuid en Amstelveenseweg veel verplaatsingen trekken van buiten het Zuidflankgebied. Deze worden niet beïnvloed door de maatregelen.

De grafiek met de auto-aankomsten betreft het Zuidas-gebied omdat hier de meeste autoaankomsten en met name ook de meeste groei plaatsvindt. Het mobiliteitsplan gaat wel degelijk ook over de omliggende wijken. De onderstaande figuur geeft de consequentie weer voor alle belangrijke kruispunten in het hele Zuidflankgebied.

Na uitvoering van het mobiliteitsplan zijn er geen overbelaste kruispunten meer, ten opzichte van vijf overbelaste kruispunten in de referentiesituatie zonder maatregelen. De maatregelen zorgen dat de verkeersbelasting op de hoofdaders S108 en S109 in de ochtendspits afneemt met respectievelijk 15% en 13%, en in de avondspits met respectievelijk 9% en 8%.



(Over)belasting autokruispunten in 2040 met maatregelenpakket Mobiliteitsplan (bron: VMA)

5.3 Effecten op ruimte en leefkwaliteit

Meer ruimte voor lopen, fietsen, OV en verblijven

Het maatregelenpakket zorgt voor een toename van de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte. Voetgangers en fietsers kunnen zich comfortabeler en veiliger door het gebied bewegen. Het OV stroomt beter en betrouwbaarder door omdat er minder kans op filevorming is, minder oponthoud bij kruispunten en meer ruimte voor busstroken kan worden gemaakt. De openbare ruimte kan aantrekkelijker en geschikt gemaakt worden voor publieksfuncties zoals terrassen en groen. Deze verbeteringen vinden vooral plaats in het centrum van Zuidas, maar ook de flanken profiteren van de vermindering van het autoverkeer. Ondanks het feit

dat de grote hoofdaders S108 en S109 communicerende vaten zijn (vermindering van verkeer en verruiming van capaciteit zorgen ervoor dat nieuw verkeer wordt aangetrokken) vindt toch verbetering plaats door onder andere het doseren en het ongelijkvloers kruisen van deze hoofdaders. Projecten als het verlagen van de Strawinskylaan en de herinrichting van de Mahlerlaan geven een kwaliteitsimpuls. De transitie van autoverkeer naar andere modaliteiten die vooral gericht is op het centrum van de Zuidflank zal ook leiden tot verbetering van de leefkwaliteit in de omliggende wijken en buurten. Verbetering van fietsroutes strekt zich uit tot ver buiten het centrumgebied. Daarnaast houden we de negatieve effecten (bijvoorbeeld het waterbedeffect als gevolg van verminderd parkeren) in het oog en nemen we maatregelen.

Schonere lucht, minder verkeerslawaai
Het maatregelenpakket van de Zuidflank verbetert de luchtkwaliteit, doet de geluidsbelasting afnemen en verruimt de mogelijkheden voor het toekomstbestendig inrichten van de openbare ruimte. De transitie naar niet-fossiele aandrijving van het OV en vervolgens het autoverkeer, zal aanzienlijk bijdragen aan schonere lucht en minder verkeerslawaai. Dit effect zal het grootst zijn rondom het station vanwege de beperking van het autoverkeer. Maar ook voor de omliggende gebieden van de Zuidas zullen de positieve effecten van de maatregelen merkbaar zijn omdat er minder gebruik wordt gemaakt van de auto. Aantrekkelijke en fijnmazige wandel- en fietspaden nodigen uit om vaker voor een gezonder alternatief te kiezen en daarmee langere loop- en fietsafstanden te accepteren. Het verminderen van de beschikbare ruimte voor autoverkeer, biedt ook kansen voor het hoogwaardig inrichten van de openbare ruimte met klimaatbestendige maatregelen zoals water vertragende groenstroken en het planten van bomen. Dit vermindert hittestress en vergroot natuurinclusiviteit.

Uitstekende bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners
De maatregelen uit het mobiliteitsplan verbeteren het vestigingsklimaat door de uitstekende bereikbaarheid per OV, fiets en te voet. Negatieve effecten van beperktere autobereikbaarheid op het vestigingsklimaat worden niet verwacht. Bedrijven die zich vestigen in stedelijke gebieden weten dat ze vooral goed bereikbaar zijn per OV, fiets en lopen, en accepteren dat de autobereikbaarheid niet altijd goed zal zijn. Bovendien verbetert een programmatische omzetting van kantoren naar woningen het vestigingsklimaat vanuit het perspectief van huidige en toekomstige bewoners. Een groter en meer divers aanbod aan woningen biedt meer kansen voor verschillende doelgroepen om zich te vestigen op Zuidas.



Fasering, kosten en risico's

6.1 Bereikbare en leefbare Zuidflank van nu tot 2040

6.2 Startpakket maatregelen korte termijn

6.3 Kosten

6.4 Risico's

6



6 Fasering, kosten en risico's

6.1 Bereikbare en leefbare Zuidflank van nu tot 2040

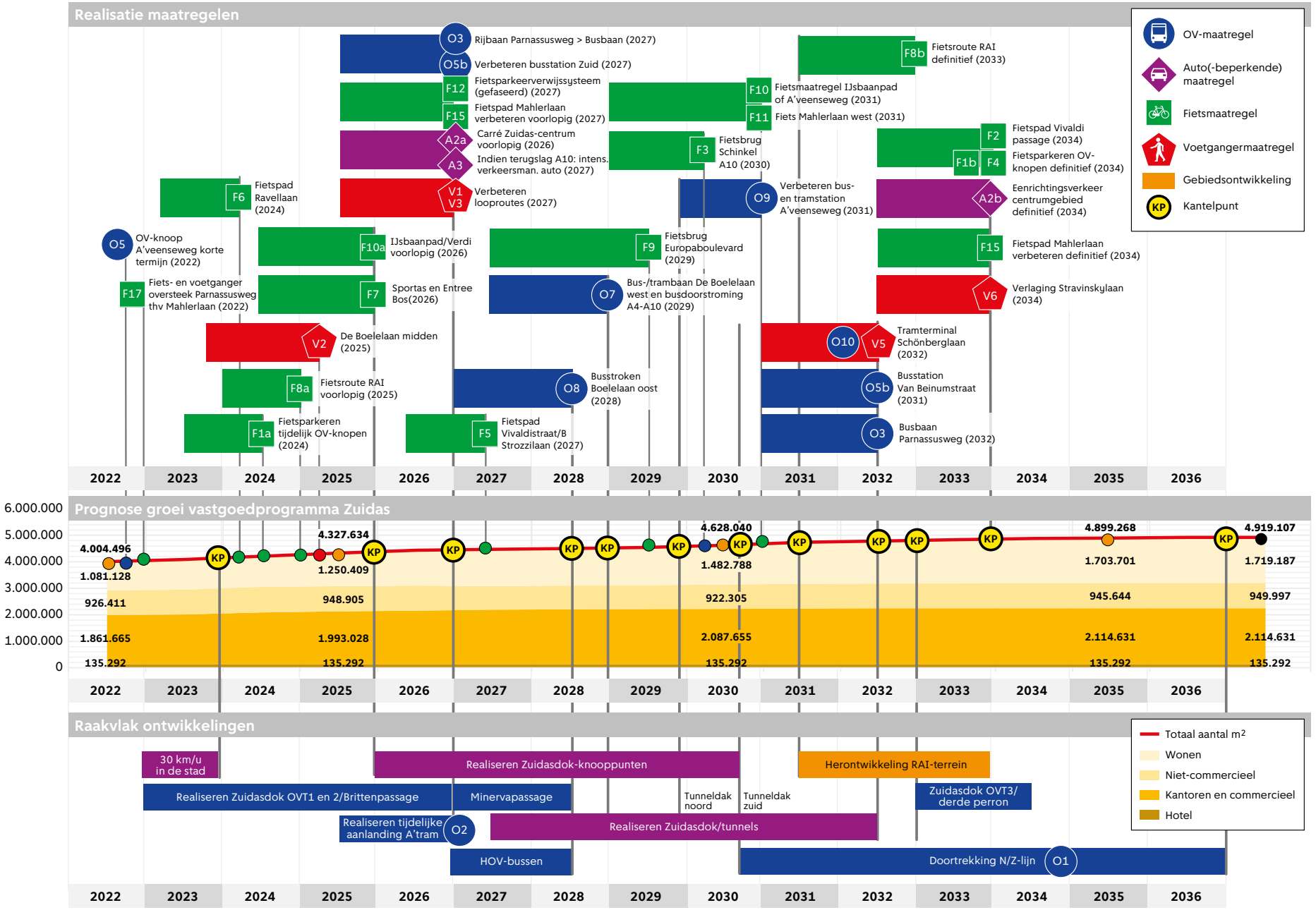
Het Mobiliteitsplan zorgt voor een bereikbare en leefbare Zuidflank gedurende de komende pakweg twintig jaar tot 2040. Twee belangrijke oorzaken waardoor de bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk komen te staan zijn:

1. de groei van het aantal arbeidsplaatsen en woningen in het gebied, en
2. de ingrijpende werkzaamheden die gaan plaatsvinden vooral voor de realisatie van het project Zuidasdok.

De fasering van de maatregelen houdt rekening met beide ontwikkelingen. Een aantal knelpunten vraagt nu om verlichting, met name bereikbaarheid van Station Zuid voor bus en tram, fietsenstallingscapaciteit, en de bereikbaarheid van het centrumgebied van de Zuidflank voor fiets en voetganger. Daarom wordt direct begonnen met het eenrichtingscircuit (fase 1), fiets/voetgangersoversteek Europaboulevard, tijdelijke fietsenstallingen en wordt het programma gericht op mobiliteitstransitie (gedrag, doelgroepen, parkeren) in gang gezet.
Een aantal maatregelen is in de planning gekoppeld aan Zuidasdok of richt zich op de tijdelijke knelpunten. De uitbreiding van de capaciteit van het busstation en de robuuste traminfra zijn de belangrijkste voorbeelden hiervan. Het carré kan ook tijdens de werkzaamheden van Zuidasdok gebruikt worden voor een tijdelijke inrichting die hinder tijdens de bouw vermindert. Na de realisatie van Zuidasdok kan de ruimte worden ingericht voor een prettige leefomgeving, met ruim baan voor fietsen en voetgangers. Daarnaast is het vinden van ruimte voor fietsenstallingen een opgave waar de tijdelijke en definitieve situatie sterk afhankelijk van zijn. De planning wordt minder hard hoe verder we vooruitkijken. De planning voor de realisatie van de tunnels van Zuidasdok is bijvoorbeeld een referentieplanning. De daadwerkelijke planning en fasering van de opdrachtnemer kan t.z.t. (op meerdere onderdelen) afwijken.
Een aantal andere knelpunten verergert geleidelijk, treedt pas later op of kan pas later worden aangepakt. Dat zijn met name de capaciteit van het busstation, de bereikbaarheid van bus- en tramstation en het tekort aan fietsenstallingsplaatsen. Daarom wordt in de periode na gereedkomen van Zuidasdok (tunnels) begonnen met fase 2 van het eenrichtingscircuit, de uitbreiding van de permanente fietsenstallingscapaciteit, het verbeteren van de overstapkwaliteit op halte Amstelveenseweg, de verbetering van de fietsroutes oost-west en noord-zuid, en de verbetering van de OV-bereikbaarheid van Station Zuid (in combinatie met Zuidasdok). Dit alles vindt plaats na 2030.

Projecten verantwoordelijk voor hinder door werkzaamheden

Hoewel het mobiliteitsplan is opgesteld om gedurende de looptijd van het mobiliteitsprogramma een bereikbare en leefbare Zuidflank te waarborgen, zijn projecten verantwoordelijk voor de eventuele hinder als gevolg van werkzaamheden. In het gebied zal, met name door de realisatie van Zuidasdok, een aantal jaren flink gebouwd worden. Hierdoor zullen tijdelijke situaties langere tijd bestaan waardoor de omgeving, en ook de bereikbaarheid gehinderd worden. De verantwoordelijkheid voor deze, soms lang durende tijdelijke situatie ligt bij de projecten van Zuidasdok. Daarbij zal de fasering en planning afgestemd worden met het mobiliteitsplan. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt.



Figuur 18: Planning maatregelen in samenhang met raakvlakontwikkelingen

6 Fasering, kosten en risico's

Monitoring speelt hier ook een rol in het bereikbaar houden van de Zuidflank en het tijdig inzetten van maatregelen. Enkele specifieke knelpunten die gemonitord worden zijn de terugslag van autoverkeer van het kruispunt Europaboulevard – De Boelelaan op de ringweg A10, oponthoud voor bus en tram tijdens de bouwwerkzaamheden van Zuidasdok en het aantal spitsmijdingen als gevolg van de werkgevers- en onderwijsaanpak.
Figuur 15 toont de planning van de maatregelen. Daarbij is ook de samenhang met andere maatregelen en raakvlakontwikkelingen weergegeven. Het midden toont de groei van de Zuidflank, uitgedrukt in vierkante meters vloeroppervlak.

6.2 Startpakket maatregelen korte termijn

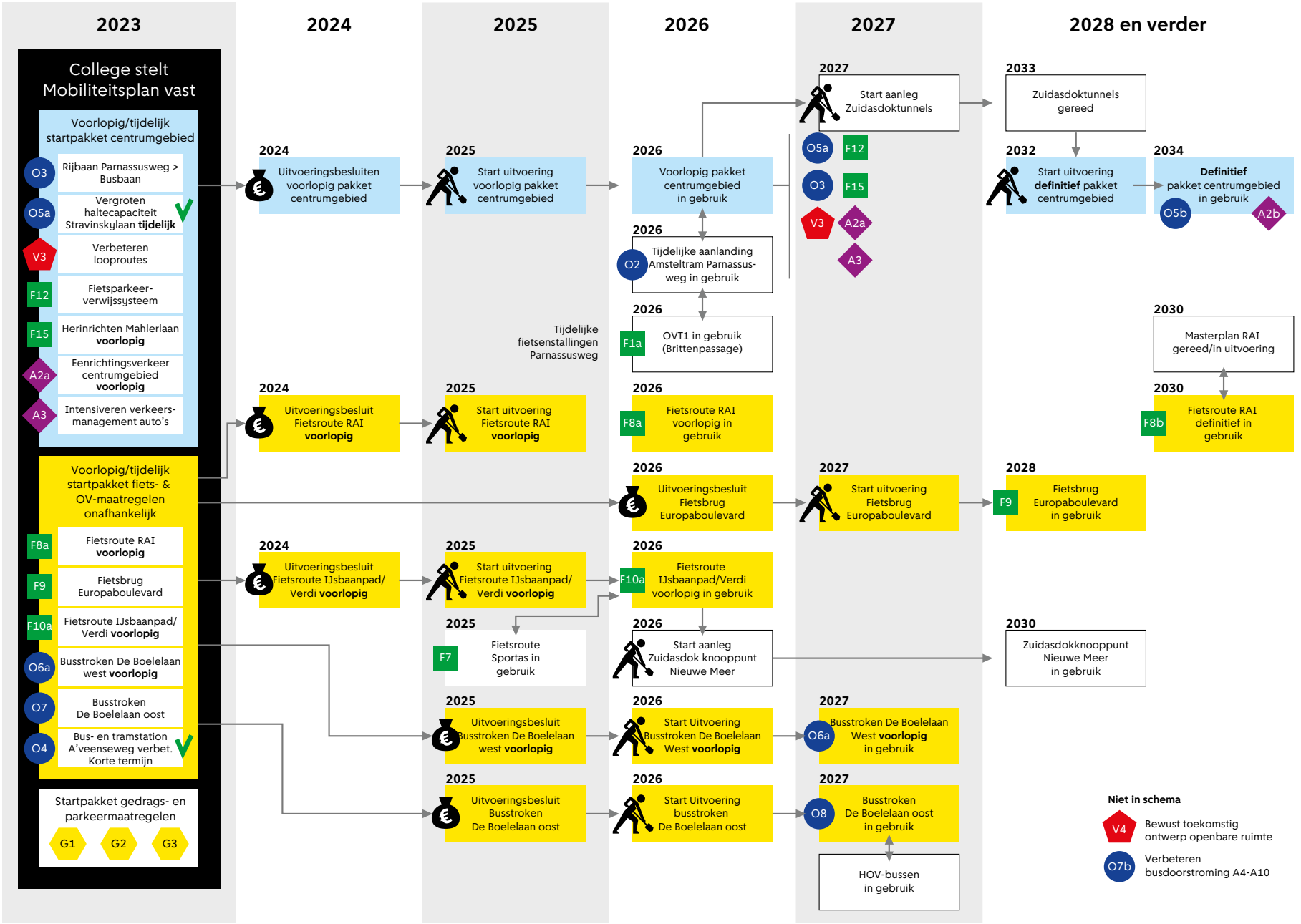
Voor het aanpakken van de urgente knelpunten hebben we een startpakket opgesteld. Dit bevat de maatregelen die uitgevoerd gaan worden bij de aanvang van projecten, of zo snel mogelijk na het vaststellen van het mobiliteitsplan. In onderstaand planningsfiguur (Figuur 16) staat welke maatregelen dat zijn en wanneer de besluiten hierover dienen te worden genomen. Vaak gaat het om een voorlopige of tijdelijke invulling, ook omdat in het gebied langdurige tijdelijke situaties zullen bestaan door het werken aan Zuidasdok. De kosten voor dit startpakket zijn nu geraamd op circa 26 miljoen op prijspeil 1 januari 2023. Zie de volgende paragraaf voor een toelichting op de kosten.
We maken onderscheid tussen het startpakket 1) voor het centrumgebied, 2) voor onafhankelijke fiets- en OV-maatregelen en 3) gebiedsbrede gedrags-, parkeer- en programmamaatregelen.
Bij het startpakket centrumgebied is de planning gekoppeld aan de planning van Zuidasdok.

6.3 Kosten

De uitvoeringskosten van het mobiliteitsplan zijn onder te verdelen in:

- Programmakosten (jaarlijks optredende kosten). Deze worden begroot op € 0,5 miljoen per jaar, gebaseerd op ervaringen met andere uitvoeringsprogramma's
- Uitvoeringskosten voor doelgroepenbeleid en parkeermaatregelen (organisatorische kosten en kosten voor aan te bieden faciliteiten, eveneens jaarlijks optredende kosten). De organisatorische kosten worden begroot op € 0,5 miljoen per jaar. Daarnaast zijn er kosten voor het aanbieden van faciliteiten of financiële prikkels. Deze kosten zijn indicatief begroot op € 5-7 miljoen over de looptijd van het programma. In de berekening van deze kosten is uitgegaan van een verdubbeling van de bestaande inzet op deze programma's
- Kosten voor infrastructurele maatregelen (vaak eenmalige investeringskosten). Deze zijn begroot op € 140 miljoen in totaal. Ze zijn bepaald aan de hand van SSK-ramingen gebaseerd op prijspeil 1 januari 2023. Het mobiliteitsplan stelt ook wijzigingen voor van bestaande (Zuidasdok-)onderdelen. Aan deze Verzoeken tot Wijziging, (VTW's) zijn mogelijk ook kosten verbonden die nog niet zijn gecalculeerd.

Indien wordt gekeken naar het omzetten van kantoor- naar woonprogramma en andere niet- spitsgevoelige functies zal er ook een derving zijn van inkomsten van de grondexploitatie en in bijdragen aan de stedelijke fondsen (grondopbrengst kantoor is drie keer hoger dan 40-40-20 woningen). Het beperken van parkeerruimte heeft ook een negatief effect op de inkomsten van de grondexploitatie en in bijdragen aan stedelijke fondsen. Uitgaande van een gemiddelde prijs van € 15.000 per parkeerplaats komt dit neer op circa € 10 miljoen.



Figuur 19: planning startpakket inclusief besluitvorming

6 Fasering, kosten en risico's

De derving in de GREX als gevolg van het niet meer bijbouwen van parkeerruimte wordt geschat op € 65 miljoen. Deels vertaalt dit zich ook in lagere bouwkosten.

De kosten voor het programma zijn geraamd op een totaalbedrag van circa € 140 miljoen op prijspeil 1 januari 2023. Onderstaande tabel is exclusief de kosten voor verzoeken tot wijziging van de scope van Zuidasdok, inkomstenderving, beheer en onderhoudskosten, kosten BLVC, kosten kabels en leidingen, nadeelcompensatie en indexatie naar het jaar van uitvoering. Hiervoor dienen de kosten nog nader inzichtelijk gemaakt te worden.

	2023-2026	2027-2040	Totaal
Ondergrens/ noodzakelijk	€ 26 mln.	€ 83 mln.	€ 109 mln.
Robuustheid en leefbaarheid	–	€ 30 mln.	€ 30 mln.
Totaal	€ 26 mln.	€ 113 mln.	€ 139 mln.

Investerings- en programmakosten deels op basis van SSK-ramingen met prijspeil 1 januari 2023

6.4 Risico's

De risico's voor het programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar zijn geformuleerd aan de hand van een programma-risicoketen.

Deze keten beschrijft risico's die ertoe kunnen leiden dat doelen van het programma Zuidflank niet (tijdig) worden gerealiseerd. Wanneer geen tijdige samenhangende besluitvorming op programmaniveau plaatsvindt, leidt dat er mogelijk toe dat het verkeer regelmatig vast staat in het gebied, en het gebied slecht bereikbaar wordt. Dit draagt bij aan een verslechtering van het vestigingsklimaat van Amsterdam en leidt uiteindelijk tot minder grondopbrengsten (uitgiftes van nieuwbouw vinden niet meer conform planning plaats) en tot minder overige inkomsten, zoals belastingen.

In de berekeningen die ten grondslag liggen aan het mobiliteitsplan is uitgegaan van het omzetten van te ontwikkelen 'zachte' kantorenprogramma naar woningen. In eerste instantie wordt gekeken naar mitigerende maatregelen in combinatie met kantoorontwikkeling. Wanneer het mitigeren van het effect van extra kantoorprogramma niet (voldoende) lukt, zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen of ander programma nodig dat zorgt voor minder druk op de hyperspits.

Het risico in het bovenstaande kader is van toepassing op twee belangrijke maatregelen uit dit mobiliteitsplan. Gezamenlijk zorgen deze voor het grootste deel van de reductie van autoverplaatsingen. Deze maatregelen zijn 1) het mitigeren van het effect van extra 'zacht' kantorenprogramma door een verplaatsingenplafond of een andere invulling van het programma en 2) Intensiveren werkgeversaanpak en onderwijsaanpak. De eerste is een afweging van een breed scala aan belangen waaronder financiële belangen op de

Meer integrale oplossingen zorgen voor meer afhankelijkheid buiten het mobiliteitsdomein

Waar mobiliteitsplannen zich traditioneel sterker richten op doorstromingsknelpunten en infrastructurele oplossingen zijn zowel de stedelijke beleidsambities als de oplossingen in dit plan breder en meer integraal. De ambitie voor een leefbare stadswijk gaat ook over ruimte voor verblijven en het creëren van een prettige omgeving om te lopen en fietsen. Oplossingen worden gevonden in een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte, een programmatische invulling met een evenwichtiger mix van wonen, voorzieningen en een kantoren, en gedragsaanpak in samenwerking met onderwijsinstellingen en werkgevers die zich richt op het verminderen van de piekbelasting.

kortere termijn en bereikbaarheid en leefbaarheid op de langere termijn. De tweede is afhankelijk van bijdragen/medewerking van derden waaronder de landelijke politiek, werkgevers en onderwijsinstellingen. Het effect als het autoverkeer harder groeit dan verwacht, is dat autoknelpunten toch zullen optreden. Dat betekent dat het autoverkeer in de spitsen vaker en langer in de file staat en de autobereikbaarheid verslechtert. Dit is onwenselijk, maar acceptabel zolang dit geen effect heeft op de leefbaarheid in het gebied en niet leidt tot onveilige situaties of hinder voor het OV of langzaam verkeer.

Dit risico wordt verzacht door:

- De realisatie van programma en gedragsmaatregelen. Het effect van deze maatregelen op het aantal autoverplaatsingen wordt gemonitord. Ook de hinder van extra verkeer voor OV en langzaam verkeer en verkeersveiligheid worden gemonitord
- Het inzetten van extra maatregelen of het intensiveren van maatregelen, als het autoverkeer zou leiden tot hinder of onveilige situaties. We denken daarbij aan het verder beperken van de toegang van auto's op plekken waar deze hinder voor het OV of onveilige situaties ontstaan (bijvoorbeeld door rijrichtingen op kruispunten of wegvakken af te sluiten), het verplaatsingenplafond aan te scherpen en strenger handhaven en het aantal parkeerplekken sneller te reduceren.



Meer toelichting bij de risico's is te vinden in de volledige risicoanalyse in bijlage 3.

Adaptieve programma-sturing

7

7.1
Zo organiseren we de uitvoering

7.2
Monitoren en bijsturen



7 **Adaptieve programmasturing**

Naast de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam dragen veel andere partijen (mede)verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van maatregelen, zoals andere overheden, vervoersbedrijven, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven. Om de doelen en resultaten van het programma te behalen is het daarom belangrijk om met een stevige programmaorganisatie het hele proces zorgvuldig te blijven monitoren en te evalueren. Daarnaast is het zaak om hecht te blijven samenwerken met de andere betrokken partijen.

7.1 Zo organiseren we de uitvoering

Bestuurders, wethouders van de gemeente Amsterdam en de portefeuillehouder Vervoerregio Amsterdam, nemen in het **Bestuurlijk Overleg (BO)** besluiten over bijstelling van het programma. Daarnaast vormen zij het escalatiegremium wanneer de partijen onderling niet tot een besluit kunnen komen.
Het **Opdrachtgeversoverleg (OGO)** geeft namens de bestuurders opdracht tot het uitvoeren van het programma door projectmanagers aan te stellen. In het OGO zitten ambtelijk opdrachtgevers vanuit de twee betrokken gemeentelijke directies en de Vervoerregio Amsterdam. Zij nemen besluiten over het opstarten van nieuwe projecten en over eventuele wijzigingen in projecten. Een OGO-lid kan niet eenzijdig de scope van een project wijzigen of het project stopzetten als dit effect heeft op doelstellingen programma. Wanneer belangen verschillen bij de start of uitvoering van projecten wordt dit in de stuurgroep beslecht. Andere organisaties die (mede)verantwoordelijk zijn voor maatregelen, waaronder Zuidasdok, zijn agendalid en sluiten indien nodig aan. Dit geldt ook voor het stadsdeel.

Een vertegenwoordiging van de betrokken projectmanagers, die de uitvoering van maatregelen realiseren, neemt deel aan de **projectgroep.** Dat legt de verbinding tussen het programma en de maatregelen die in voorbereiding/uitvoering zijn. Zij bewaken de onderlinge samenhang en agenderen relevante vraagstukken in het opdrachtgeversoverleg. Daarnaast vindt integrale aansturing van het programmateam plaats door het opdrachtgeversoverleg. De samenstelling van dit overleg kan wijzigen op basis van het zwaartepunt van voorbereiding en uitvoering van maatregelen.

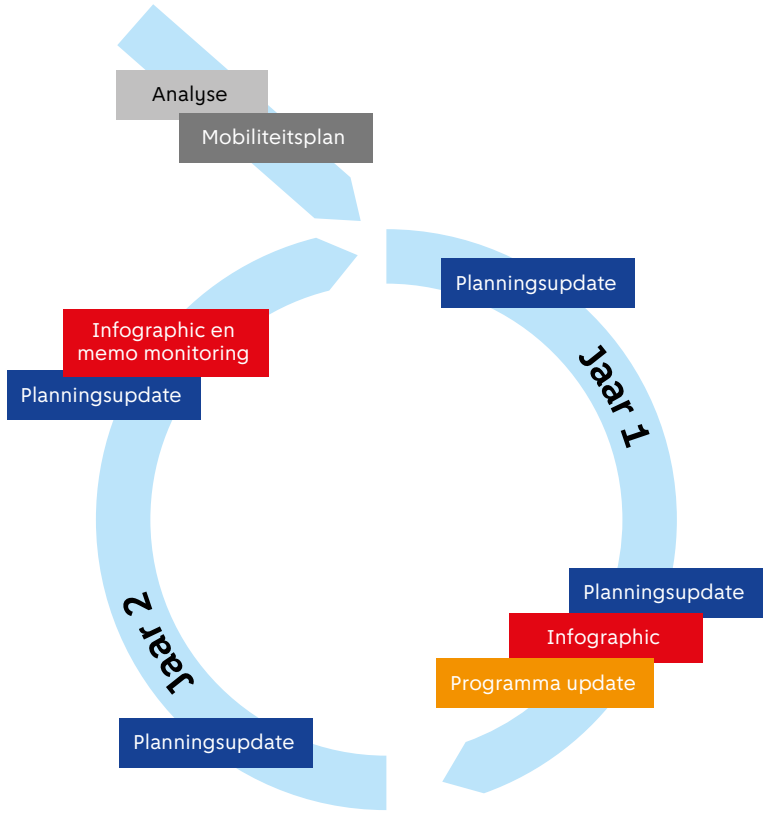
Het **kernteam** heeft een coördinerende, informerende en ondersteunende rol voor het projectenteam en het opdrachtgeversoverleg. Het is verantwoordelijk voor monitoring en evaluatie, financiële voortgang programma, het opstarten van projecten, programmacommunicatie, bestuurlijke processen van het programma en de overlegstructuur.
De hiervoor genoemde onderdelen worden op projectniveau door de betrokken projectteams zelf opgepakt.
Het programmateam bestaat uit de programmamanager, secretaris, integraal gebiedsadviseur, inhoudelijk adviseur mobiliteit, planner en communicatie-adviseur.

7.2 Monitoren en bijsturen

Waarom monitoring?
Het Programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar kent een adaptieve aanpak: er wordt bijgestuurd waar dat nodig is. Omdat de toekomst er waarschijnlijk anders uit gaat zien dan wij nu kunnen voorspellen, houdt het programma een spreekwoordelijke vinger aan de pols. Met deze monitoring controleren we of we de Zuidflank volgens plan bereikbaar en leefbaar houden.
Sommige indicatoren worden gebruikt om bij te sturen op kantelpunten, andere zijn bedoeld om inzicht te geven in trends en om de al genoemde vinger aan de pols te houden. Voorbeelden van een kantelpunt zijn wanneer een file structureel terugslaat

op de snelweg of het moment dat de capaciteit van het busstation ontoereikend wordt.

Monitoringscyclus
Elk halfjaar wordt een planningsupdate met voortgang van de projecten opgesteld, elk jaar een notitie met monitoringsresultaten (o.a. de tellingen en metingen) en elke twee jaar wordt het programma in zijn geheel geactualiseerd op basis van de monitoring in de programma-update. Ook wordt dan een nieuwe prognose gemaakt van de ontwikkeling van de mobiliteit. In de volgende figuur is deze cyclus weergegeven. Komend jaar zal vast worden begonnen met de nulmeting. Deze cyclus loopt dan gelijk met de andere mobiliteitsplannen in de stad.



Figuur 20: De tweejarige cyclus met aanloop, met daarin de nulmeting. Kleuren komen overeen met de tekst.

Bereikbaarheid en bereikbaarheidsbeleving
Bij de monitoring worden zowel verkeerskundige data als de beleving van de bereikbaarheid onder de gebruikers van de Zuidflank onderzocht. Hiermee ontstaat een volledig en genuanceerd beeld van of de doelen worden bereikt.

Meetmethode
De belangrijkste indicatoren en databronnen zijn:

- Mobiliteitsonderzoek: enquête onder gebruikers van de Zuidflank voor beleving en modaliteitskeuze
- Intensiteiten voor OV, fiets, auto en de verdeling over de dag op basis van tellingen in opdracht van V&OR, Zuidas en het GVB. En indien mogelijk ook van de NS
- Reistijden OV van het GVB en auto vanuit *floating car data*
- Parkeerbezetting in fietsenstallingen en parkeergarages vanuit stallingssystemen en cameratellingen.

Naast deze indicatoren zal een aantal kantelpunten worden gedefinieerd. Voor kantelpunten zal niet alleen een indicator maar ook een signaleringswaarde moeten worden vastgesteld. Dit is een grenswaarde waarbij (onderzoek naar) de voorbereiding of realisatie van een ingreep wordt gestart. Voor het mogelijke knelpunt Europaboulevard – De Boelelaan zou het aantal keer dat een file van

autoverkeer terugslaat op de snelweg door het verkeersaanbod een indicator kunnen zijn.

Afgelopen jaren zijn in de Zuidflank verschillende monitorings- en onderzoekstrajecten uitgevoerd, met name de jaarlijkse mobiliteitsenquête en fietsonderzoeken. Deze zullen worden geïntegreerd in de programmamonitor. Monitoringsdoelen en -vragen worden gebundeld en op basis daarvan wordt bepaald hoe bijvoorbeeld de bestaande vragenlijsten uit de Zuidas-mobiliteits-enquête kunnen worden gecombi-neerd met de mobiliteitsenquêtes van de mobiliteitsplannen. Voor de meetperiode wordt aangesloten bij de meetperiode (‘maart-meetmaand’) uit de monitorings- en updatecyclus van de mobiliteitsplannen.



Begrippen

BLVC – Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie tijdens verkeerswerkzaamheden
BVO – Bruto Vloeroppervlakte
BTM – Bus, Tram, Metro
MaaS – Mobility as a Service
No-regret – maatregelen met lage kosten, hoge haalbaarheid en grote effecten
PoA – Parkeren op Afstand
SBaB – het rijk-regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
VMA – Verkeersmodel Amsterdam
OGO – Opdrachtgeversoverleg
MIRT - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
VTW – Verzoek tot wijziging in de scope van bestaande projecten, m.n. Zuidasdok

Bronnen

- Uitvoeringskompas voor een goed bereikbare en OV-rijke Amsterdamse regio in 2030 (2019) – Strategy Development Partners i.o.v. Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam
- Fietsbelevingsonderzoek Zuidas (2022) – Trajan
- Metropolitane Fietsroute (2018) – Goudappel i.o.v. Vervoerregio Amsterdam
- Milieueffectrapportage Zuidas aanvulling (2022) – Antea Group i.o.v. Gemeente Amsterdam directie Zuidas
- Mobiliteitsvisie Amstelveen (2020) – Gemeente Amstelveen
- Mobiliteitsvisie (2022, concept) – Gemeente Amsterdam directie V&OR
- Verstedelijkingsstrategie en Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 (2021) – Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
- Netwerkmanagementkader 2025 (2019) – Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets (2021) – Tour de Force
- Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021) – Gemeente Amsterdam
- Verkenning Ruimte Maken (2022, concept) – Gemeente Amsterdam directie V&OR
- Visie Zuidas (2016) – Gemeente Amsterdam directie Zuidas

Bijlagen

1
Beleidskaders

2
Verkeersmodel Amsterdam: scenario's en samenvatting uitgangspunten

3
Risico-analyse

4
Faseringsvisualisatie



B Bijlagen

Bijlage 1: Beleidskaders

De belangrijkste beleidskaders voor het Mobiliteitsplan Zuidflank zijn (gesorteerd op schaalniveau van hoog naar laag, niet op belang):

- Verstedelijkingsstrategie en Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 (2021)
- Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam (2017)
- Mobiliteitsvisie Amsterdam 'Amsterdam Verbonden' (in ontwikkeling, nog niet vastgesteld)
- Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)
- Agenda Autoluw (2020)
- Visie Zuidas (2016)

In deze documenten is de inhoudelijke rode draad voor de Zuidflank de volgende:

- Faciliteer de aanzienlijke groei in inwoners en banen die stad en regio doormaken. Verdere inzet als internationale stad en regio die bedrijven en werknemers uit het buitenland aantrekt. Meerkernige verstedelijking binnen de huidige stadsgrenzen met meer spreiding van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen. Prioriteit voor groei in het gebied tussen Schiphol en Zuidas (1,4). Zuidas als kwalitatief hoogwaardig (inter)nationaal woon-werkgebied en economische hot-spot (6)
- Bouw 'de complete stad' en 'autoluwe stad'. Meer aandacht voor duurzaamheid en leefkwaliteit, waarbij ruimte-efficiënte, schone, stille en gezonde vervoerwijzen de voorkeur hebben. Zodoende een stad gebaseerd op lopen, fietsen en OV, waardoor er ruimte kan komen voor aantrekkelijke verblijfsgebieden (1, 2, 3, 4, 5, 6). Door nabijheid van activiteiten te stimuleren (1,2,3,4,5), autoverkeer zo veel mogelijk af te vangen op hubs aan de randen van de stad en in de regio (1,4), verlaging parkeernormen auto (1,4), nieuwe fiets- en voetgangerverbindingen (1,4), spitsmijden (1), regulering van het autoverkeer tussen stadsdelen (4), snelheidsverlaging met 30 km/u als norm (4) en tegengaan van barrière-vorming van infrastructuur (4)
- Ondersteuning van de landelijke ambities voor Station Zuid als hét (inter) nationale station van Amsterdam. Voor het regionale OV voor de lange termijn inzet op een schaalsprong met onder meer Doortrekken Noord/Zuidlijn (1,4)
- Inzet op hoogwaardige stedelijke en regionale overstapvoorzieningen tussen de verschillende vervoerwijzen, door barrières om over te stappen zo veel mogelijk weg te nemen (1,2,4).

Bijlage 2: Verkeersmodel Amsterdam: scenario's en samenvatting uitgangspunten

Met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA 3.5) is de ontwikkeling van het verkeer in de Zuidflank berekend. Er zijn verschillende scenario's doorgerekend:

- De situatie in 2020
- De situatie in 2040 zonder mobiliteitsplan (2040 'referentie')
- De situatie in 2040 met mobiliteitsplan ('2040 plan' of '2040 combi')

In beide toekomstscenario's is uitgegaan van de verwachte groei van het programma.

Daarnaast zijn enkele varianten doorgerekend op het scenario met mobiliteitsplan:

- Een variant waarin een deel van het verwachte programma is gerealiseerd en Zuidasdok in aanbouw is. Hiervoor is indicatief het jaar 2030 genomen
- Een variant 2040 'hoog' waarbij meer programma in de Zuidflank en de rest van de stad is opgenomen. Ook 'zachtere' gebiedsontwikkelingsplannen zitten hierin. Hierdoor treedt een ongunstiger situatie voor bereikbaarheid op.

Voor de varianten in 2040 zijn niet alleen het nu al vaststaande programma meegenomen, maar ook het programma dat vrijwel zeker is, maar waarvoor nog geen vastgestelde investeringsbesluiten zijn. Dit geldt ook voor het beleid. Naast het vastgestelde beleid en de vastgestelde infrastructurele ingrepen zijn ook de ontwikkelingen meegenomen die vrijwel zeker zijn, maar nog niet formeel zijn vastgesteld. Voorbeelden hiervan zijn de realisatie van Zuidasdok met 5e en 6e spoor, de doortrekking van de NoordZuid-lijn, de Nieuwe Entree A2 en de verdere uitrol van zowel stedelijk als landelijk autoluw beleid. De belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn een vlakke heffing van 6,8 cent per kilometer, geen daling van de variabele autokosten, geen stijging in OV-kosten, een stijging van parkeerkosten en de aanname dat iedereen 10% meer gaat thuis werken. VMA berekent verkeersgeneratie (onder andere de hoeveelheid autoverplaatsingen) aan de hand van het programma en niet aan de hand van parkeercapaciteit. In de verkeersberekeningen is de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming en de bezetting daarvan niet gemodelleerd. Daarom zijn de parkeermaatregelen uit het mobiliteitsplan, die veelal gericht zijn op het reduceren van het overschot aan parkeerplaatsen, niet meegenomen in de VMA-berekeningen. Hiermee wordt de standaard werkwijze gevolgd. De effecten van de parkeermaatregelen zijn apart met behulp van een parkeerbalans berekend. Zolang er een overschot is aan parkeerplaatsen wordt het effect van het verkleinen van dit overschot beperkt ingeschat. In het VMA is de parkeernorm overigens wel één van de variabelen die het autobezit bepaalt. Het autobezit is mede van invloed op het aantal verplaatsingen dat een persoon op een dag maakt en op de modaliteitskeuze. Parkeerkosten op de bestemming spelen daarnaast ook een rol in de modaliteitskeuze en de bestemmingskeuze.

Bijlage 3: Risico-analyse

Risico's

Risico's voor het programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar zijn geformuleerd aan de hand van een programma-risicoketen. In de risicoketen zijn vier Ongewenste Topgebeurtenissen (OTG's) geformuleerd. De OTG's hangen samen met de bedreiging van de hoofdopgave: de doelen van het programma Zuidflank worden niet (tijdig) gerealiseerd.
De programma-risicoketen is een abstract redeneermodel dat hieronder wordt toegelicht. Op de volgende bladzijdes wordt verder ingezoomd en geconcretiseerd wat het betekent voor de projecten en maatregelen van het Mobiliteitsplan.

OTG A ligt in de tijd vóór de bedreiging van de hoofdopgave en betreft de gebeurtenis dat er ***geen tijdige samenhangende besluitvorming op programmaniveau plaatsvindt.*** OTG A kent twee gevolgen: allereerst komen nieuwe en gewenste projecten en maatregelen te laat of niet van de grond (waardoor uiteindelijk de kans op de opvolgende ongewenste topgebeurtenissen groter wordt), en daarnaast kan de ontwikkeling van de Zuidas stagneren of tot stilstand komen, omdat er onvoldoende juridische onderbouwingsmogelijkheden zijn voor nieuw programma, en/of omdat er succesvol beroep wordt aangetekend bij de Raad van State.

OTG B is een gevolg van OTG A: De ontwikkeling van de Zuidas stagneert vanwege ***onvoldoende juridische onderbouwingsmogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke plannen omdat het thema verkeer niet meer afdoende kan worden opgelost***. Een andere mogelijkheid is een succesvol beroep bij de Raad van State door een appellant op dit thema.

OTG C bevindt zich ná de bedreiging van de hoofdopgave. De bedreiging van de hoofdopgave is immers wat abstract geformuleerd, maar de OTG erna niet: ***er vindt een verkeersinfarct plaats in het gebied, het gebied wordt onbereikbaar.*** Hierbij moet gedacht worden aan het ontstaan van kruispunten met onregelbare VRI's, exploitatie van OV dat niet meer conform concessieafspraken kan plaatsvinden, onvoldoende capaciteit van OV die leidt tot overvolle trams en bussen, overvolle fietspaden met gevaarlijke situaties en de zogenaamde 'terugslag' op de snelweg (filevorming op de snelweg als gevolg van opstoppingen onderliggend wegennet). Het belangrijkste gevolg van het verkeersinfarct (OTG C) is dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied onvoldoende is/wordt: onvoldoende leefkwaliteit, onvoldoende gebruikskwaliteit, onvoldoende vestigingsklimaat en/of onvoldoende ruimtelijke kwaliteit.

De verslechtering van de leefbaarheid en gebruikskwaliteit is uiteindelijk de oorzaak voor **OTG D**: ***bewoners en bedrijven willen zich niet (meer) vestigen op de Zuidas.*** Dit draagt bij aan een verslechtering van het vestigingsklimaat van Amsterdam en leidt uiteindelijk tot minder grondopbrengsten (uitgiftes van nieuwbouw vinden niet meer conform planning plaats) en tot minder overige inkomsten, zoals belastingen.
OTG D valt niet onder de reikwijdte/verantwoordelijkheid van het programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar, maar is niettemin opgenomen in het risicoschema, zodat inzicht kan worden verkregen in zowel de endogene als exogene effecten van risico's die zich kunnen voordoen bij het programma Bereikbaarheid.

Als de belangrijkste programmarisico's concreter worden geformuleerd, dan leidt dit tot de volgende opsomming:

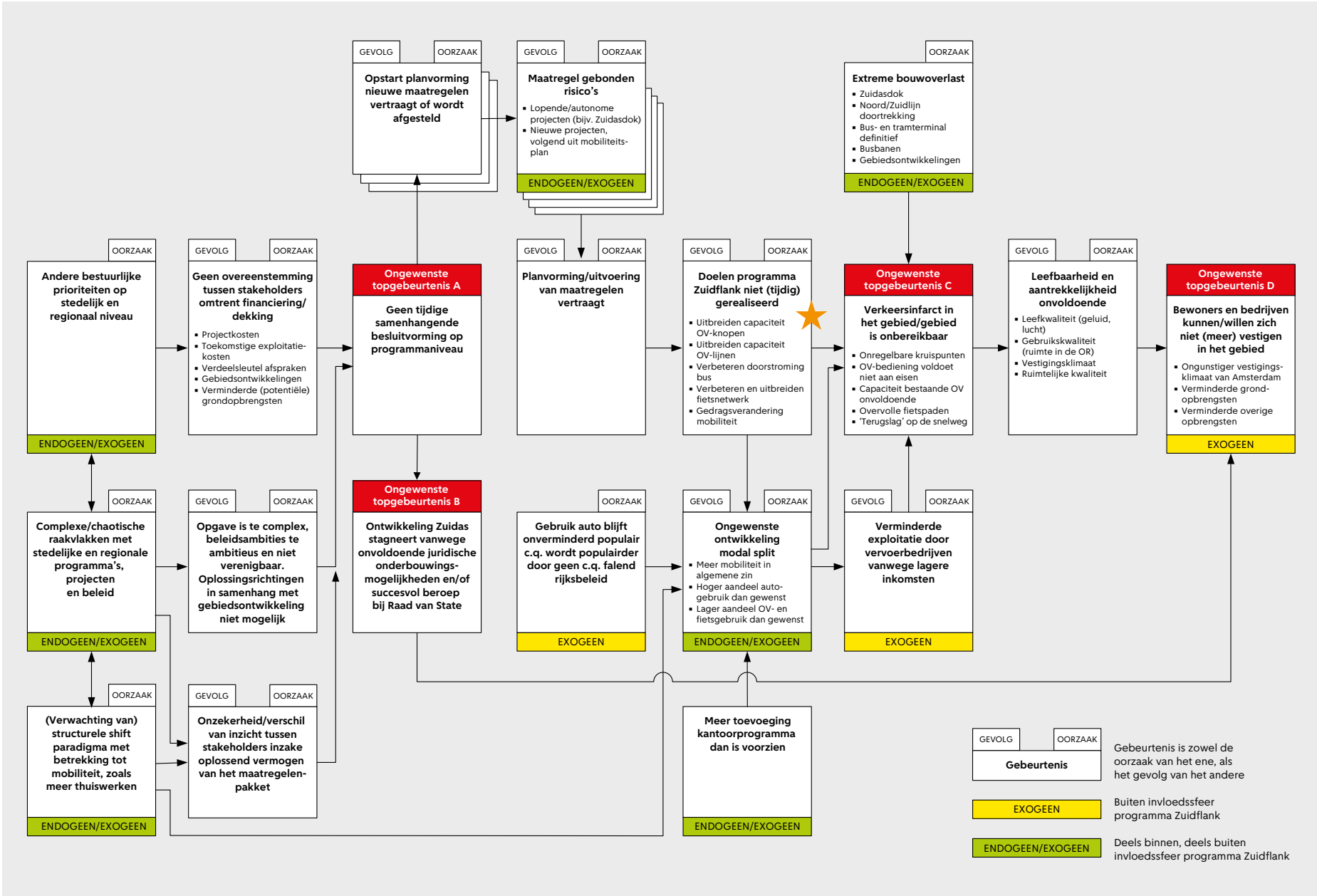
- ***Het knippen van maatregelen uit het te kiezen of gekozen maatregelpakket.*** Zoals eerder genoemd: de twee maatregelpakketten zijn grotendeels integrale pakketten. Er kunnen niet zomaar projecten uit de pakketten worden gehaald. Bijvoorbeeld: als ervoor zou worden gekozen om veel van de businfrastructuuruitbreidingen

niet te uit te voeren, dan is de enige beheersmaatregel om buslijnen te herrouteren, met consequenties voor andere bus-knooppunten.

- ***De uitvoering van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan Zuidflank is sterk afhankelijk van Zuidasdok.*** Zo moeten verschillende projecten uit de maatregelenpakketten van het Mobiliteitsplan Zuidflank opgenomen worden in de scope van Zuidasdok (o.a. busbanen A10, uitbreiding bus- en tramstation Zuid) of versneld gerealiseerd worden (busbanen Parnassusweg). Als Zuidasdok zou vertragen (ten opzichte van de vigerende planning van Zuidasdok november 2020), dan vertragen ook veel noodzakelijke bus-, tram- en fietsmaatregelen van de Zuidflank. En als de scope van Zuidasdok aangepast zou worden, dan dient het maatregelpakket Zuidflank daarop te worden aangepast. In alle gevallen groeit de dreiging van een verkeersinfarct en van problemen met leefkwaliteit. Als beheersmaatregel kunnen sommige maatregelen mogelijk losgekoppeld worden van Zuidasdok. Bijvoorbeeld busbaan De Boelelaan bouwen terwijl het tramkeerspoor ten westen van Beethovenstraat (onderdeel van Zuidasdok) nog niet is aangelegd, door het huidige keerspoor bij De Boelelaan te verleggen. Voor deze loskoppelingen is nader onderzoek nodig.
- ***De uitvoering van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan Zuidflank is ook sterk afhankelijk van de gebiedsontwikkeling.*** In veel deelgebieden moeten de mobiliteitsmaatregelen worden aangepast of uitgebreid. En de realisatie van nieuwe infrastructuur (zoals de oost-westfietsroute) moet tijdig worden ingepast in de bestaande openbare-ruimteplanningen van de gebiedsontwikkeling.
- ***Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn komt voor de Zuidflank eigenlijk te laat (vigerende planning: 2035).*** Met de doortrekking zou minder of geen businfrastructuur in de Zuidflank nodig zijn. De uitbreiding van de businfrastructuur in de Zuidflank is deels een tijdelijke maatregel, maar zal deels ook waarde blijven houden na ingebruikname van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn. Mocht het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vertragen, dan heeft bus(infrastructuur) langer en/of meer meerwaarde.

De belangrijkste **beheersmaatregel** voor het programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar voor dit moment is het voortvarend maken van een Mobiliteitsplan Zuidflank. Een andere belangrijke beheersmaatregel die vanuit het programma wordt uitgevoerd betreft een continue monitoring van het verkeer in het gebied en het uitvoeren van evaluaties daarvan. Verder kan worden overwogen om maatregelen die nu volgordelijk zijn gepland ten opzichte van Zuidasdok los te koppelen.

Hierna is de programma-risicoketen gevisualiseerd. Daarna is een tabel opgenomen met een overzicht van de belangrijkste specifieke projectrisico's die op/rond de keten kunnen worden geïdentificeerd.


GEVOLG
OORZAAK
Opstart planvorming nieuwe maatregelen vertraagt of wordt afgesteld
Maatregel gebonden risico's
Lopende/autonome projecten (bijv. Zuidasdok)
Nieuwe projecten, volgend uit mobiliteits-plan
ENDOGEEN/EXOGEEN
Extreme bouwoverlast
Zuidasdok
Noord/Zuidlijn doortrekking
Bus- en tramterminal definitief
Busbanen
Gebiedsontwikkelingen
Andere bestuurlijke prioriteiten op stedelijk en regionaal niveau
Geen overeenstemming tussen stakeholders omtrent financiering/ dekking
Projectkosten
Toekomstige exploitatie-kosten
Verdeelsleutel afspraken
Gebiedsontwikkelingen
Verminderde (potentiële) grondopbrengsten
Ongewenste topgebeurtenis A
Geen tijdige samenhangende besluitvorming op programmaniveau
Planvorming/uitvoering van maatregelen vertraagt
Doelen programma Zuidflank niet (tijdig) gerealiseerd
Uitbreiden capaciteit OV-knopen
Uitbreiden capaciteit OV-lijnen
Verbeteren doorstroming bus
Verbeteren en uitbreiden fietsnetwerk
Gedragsverandering mobiliteit
Ongewenste topgebeurtenis C
Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar
Onregelbare kruispunten
OV-bediening voldoet niet aan eisen
Capaciteit bestaande OV onvoldoende
Overvolle fietspaden
'Terugslag' op de snelweg
Leefbaarheid en aantrekkelijkheid onvoldoende
Leefkwaliteit (geluid, lucht)
Gebruikskwaliteit (ruimte in de OR)
Vestigingsklimaat
Ruimtelijke kwaliteit
Ongewenste topgebeurtenis D
Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied
Ongunstiger vestigings-klimaat van Amsterdam
Verminderde grond-opbrengsten
Verminderde overige opbrengsten
EXOGEEN
Complexe/chaotische raakvlakken met stedelijke en regionale programma's, projecten en beleid
Opgave is te complex, beleidsambities te ambitieus en niet verenigbaar. Oplossingsrichtingen in samenhang met gebiedsontwikkeling niet mogelijk
Ongewenste topgebeurtenis B
Ontwikkeling Zuidas stagneert vanwege onvoldoende juridische onderbouwings-mogelijkheden en/of succesvol beroep bij Raad van State
Gebruik auto blijft onverminderd populair c.q. wordt populairder door geen c.q. falend rijksbeleid
Ongewenste ontwikkeling modal split
Meer mobiliteit in algemene zin
Hoger aandeel auto-gebruik dan gewenst
Lager aandeel OV- en fietsgebruik dan gewenst
Verminderde exploitatie door vervoerbedrijven vanwege lagere inkomsten
(Verwachting van) structurele shift paradigma met betrekking tot mobiliteit, zoals meer thuiswerken
Onzekerheid/verschil van inzicht tussen stakeholders inzake oplossend vermogen van het maatregelen-pakket
Meer toevoeging kantoorprogramma dan is voorzien
Gebeurtenis is zowel de oorzaak van het ene, als het gevolg van het andere
Buiten invloedssfeer programma Zuidflank
Deels binnen, deels buiten invloedssfeer programma Zuidflank

B **Bijlage 3**

Bouwsteen	Oorzaak	Incident	Gevolg/kwalitatief effect	Kwantitatief effect (indien van toepassing)
Lopende/autonome projecten en ontwikkelingen	Exogene besluitvorming	Vertraging (onderdelen van) Zuidasdok /5e 6e spoor Zuid	▪ *Tramterminal Schönberglaan komt niet of later tot stand* ▪ *Busstation Van Beinumstraat komt niet of later tot stand* ▪ *Busbaan Parnassusweg en De Boelelaan komen niet of later tot stand* ▪ *Robuuste traminfra Station Zuid komt niet of later tot stand* ▪ *Definitief fietsparkeren Station Zuid komt niet of later tot stand* ▪ *Vivaldipassage komt niet of later tot stand* ▪ *Verbetering tram- en busstation Amstelveenseweg komt niet of later tot stand* >>Uitbreiden capaciteit ov-lijnen komt niet of later tot stand **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	
Lopende/ autonome projecten en ontwikkelingen	Exogene besluitvorming	Noord/Zuidlijn-doortrekking vertraagt	▪ *Verbetering tram- en busstation Amstelveenseweg komt niet of later tot stand* ▪ *Busbanen De Boelelaan en Parnassusweg hebben langer meerwaarde* >>Uitbreiden capaciteit OV-lijnen komt niet of later tot stand **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	
Oplossingsrichting 1 *Openbare ruimte aanpassen*	**OTG A Geen tijdige samen-hangende besluitvorming op programmaniveau**	Eenrichtingsverkeer Zuidas centrumgebied komt niet of later tot stand	▪ *De gewenste ruimte-uitbreiding voor fiets en voetganger komt niet of later tot stand* ▪ *Het busstation Strawinskylaan kan niet of pas later worden uitgebreid* ▪ *Robuuste traminfra OV-Zuid komt niet of later tot stand* >>Verbeteren en uitbreiden OV- en fietsnetwerk en ruimte voor langzaam verkeer komt niet of later tot stand **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	
Oplossingsrichting 1 *Openbare ruimte aanpassen*	**OTG A Geen tijdige samen-hangende besluitvorming op programmaniveau**	Het busstation Strawinskylaan kan niet of pas later worden uitgebreid	>>Uitbreiden capaciteit OV-knopen komt niet of later tot stand **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	
Oplossingsrichting 1 *Openbare ruimte aanpassen*	**OTG A Geen tijdige samen-hangende besluitvorming op programmaniveau**	Robuuste traminfra Station Zuid komt niet of later tot stand	>>Uitbreiden capaciteit OV-lijnen komt niet of later tot stand **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	
Oplossingsrichting 1 *Openbare ruimte aanpassen*	**OTG A Geen tijdige samen-hangende besluitvorming op programmaniveau**	Eenrichtingsverkeer Zuidas centrum wordt gerealiseerd maar busstroken De Boelelaan oost en aanpassingen VRI's niet	>>Verbeteren doorstroming bus komt niet of later tot stand **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	
Oplossingsrichting 1 *Openbare ruimte aanpassen*	**OTG A Geen tijdige samen-hangende besluitvorming op programmaniveau**	Besluitvorming inzake verbetering van west-oostfietsroutes vindt niet eenduidig plaats	>>Er worden verbetermaatregelen gerealiseerd zonder dat deze synergie met elkaar hebben >>Verbeteren en uitbreiden fietsnetwerk komt niet of later tot stand **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	

Bouwsteen	Oorzaak	Incident	Gevolg/kwalitatief effect	Kwantitatief effect (indien van toepassing)
Oplossingsrichting 1 *Openbare ruimte aanpassen*	**OTG A Geen tijdige samenhangende besluitvorming op programmaniveau**	Verbetering tram- en busstation Amstelveenseweg komt niet of later tot stand	>>Uitbreiden capaciteit OV-knopen komt niet of later tot stand **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar**	
Oplossingsrichting 2 *Doelgroepenbenadering*	**OTG A Geen tijdige samenhangende besluitvorming op programmaniveau** EXOGEEN onvoldoende wettelijke (nieuwe) mogelijkheden en dwang	Invoering van milieuzones, zoneheffing, parkeerslots en andere 'stick'-maatregelen vindt niet of later plaats	>>Ongewenste ontwikkeling modal split: ▪ Algemene groei mobiliteit ▪ Hoger aandeel autogebruik dan gewenst en ▪ Lager aandeel ov- en fietsgebruik dan gewenst **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	Circa 10% reductie van het verkeer, te weren uit de (hyper)spits OV en auto wordt niet gerealiseerd Circa 10% minder autoverplaatsingen over het etmaal laten plaatsvinden met de auto wordt niet gerealiseerd
Oplossingsrichting 2 *Doelgroepenbenadering*	EXOGEEN onvoldoende wettelijke (nieuwe) mogelijkheden en dwang	Intensiveren werkgeversaanpak komt niet voldoende van de grond	>>Ongewenste ontwikkeling modal split: ▪ Algemene groei mobiliteit ▪ Hoger aandeel autogebruik dan gewenst en ▪ Lager aandeel OV- en fietsgebruik dan gewenst **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	Circa 10% reductie van het verkeer, te weren uit de (hyper)spits ov en auto wordt niet gerealiseerd Circa 10% minder autoverplaatsingen over het etmaal te laten plaatsvinden met de auto wordt niet gerealiseerd
Oplossingsrichting 3 *Minder parkeerplaatsen*	**OTG A Geen tijdige samenhangende besluitvorming op programmaniveau**	Besluit over moratorium bijbouwen nieuwe parkeerplaatsen komt niet of later tot stand	>>Ongewenste ontwikkeling modal split: ▪ Algemene groei mobiliteit ▪ Hoger aandeel autogebruik dan gewenst en ▪ Lager aandeel ov- en fietsgebruik dan gewenst **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	Circa 3-5% minder autoverkeer in de spitsen op de problematische aansluitingen A10 (S108 en S109) wordt niet gerealiseerd
Oplossingsrichting 4 *Mitigeren effect van nieuw kantorenprogramma*	**OTG A Geen tijdige samenhangende besluitvorming op programmaniveau** EXOGEEN (in gebieden buiten reikwijdte Zuidflank)	Besluit over het mitigeren van de effecten van toekomstig kantorenprogramma komt niet van de grond.	>>Ongewenste ontwikkeling modal split: ▪ Algemene groei mobiliteit ▪ Hoger aandeel autogebruik dan gewenst en ▪ Lager aandeel ov- en fietsgebruik dan gewenst **>>OTG C Verkeersinfarct in het gebied/gebied is onbereikbaar** **>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	Circa 6% minder autoverkeer in de spitsen op de problematische aansluitingen A10 (S108 en S109) wordt niet gerealiseerd
Overig	**OTG A Geen tijdige samenhangende besluitvorming op programmaniveau**	**OTG B Ontwikkeling Zuidas stagneert vanwege onvoldoende juridische onderbouwingsmogelijkheden en/of door succesvol beroep bij Raad van State**	**>>OTG D Bewoners en bedrijven kunnen/willen zich niet (meer) vestigen in het gebied**	

Bijlage 4: Faseringsvisualisatie

Nr.	Maatregel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
O1	Doortrekken NZ-lijn													
O2	Tijdelijke aanlanding Amsteltram													
	Parnassusweg zuid OV-baan													
O9	OV-knoop Amstelveenseweg													
O5a	Busstation Zuid tijdelijk													
	Busstation Zuid definitief													
O6	Bus- en trambaan De Boelelaan west													
O7	Busstroken De Boelelaan oost													
O9	Calamiteitenspoor													
O10	Tramstation Schönberglaan													
	HOV-bussen													
	5e en 6e spoor/3e perron													
F1/F4	Fietsparkeren OV-knopen													
F2	Fietspad Vivaldi passage													
F3	Fietsbrug Schinkel													
F5	Fietspad Vivaldistr./Strozzil.													
F6	Fietspad Ravellaan													
F7	Sportas en Entree													
F8	Fietsroute RAI													
F9	Fietsbrug Europaboulevard													
F10a	IJsbaanpad/Verdi fase 1													
F10b	IJsbaanpad/Verdi fase 2													
F11	Fietspad Mahlerlaan west													
F12	Fietsparkeer verwijssysteem													
F15	Mahlerlaan oost													
V1	Verbeteren looproutes													
V2	De Boelelaan midden													
V3	Verbeteren looproutes													
V6	Verlaging Stravinskylaan													
A2a	Carré Zuidas voorlopig													
A2b	Carré Zuidas definitief													
A3	Intensiveren verkeersmanagement													
	Zuidasdok OVT1													
	Zuidasdok OVT2													
	Zuidasdok OVT3													
	Zuidasdok knooppunt Nieuwe Meer													
	Zuidasdok knooppunt Amstel													
	Zuidasdok tunnel zuid													
	Zuidasdok tunnel noord													

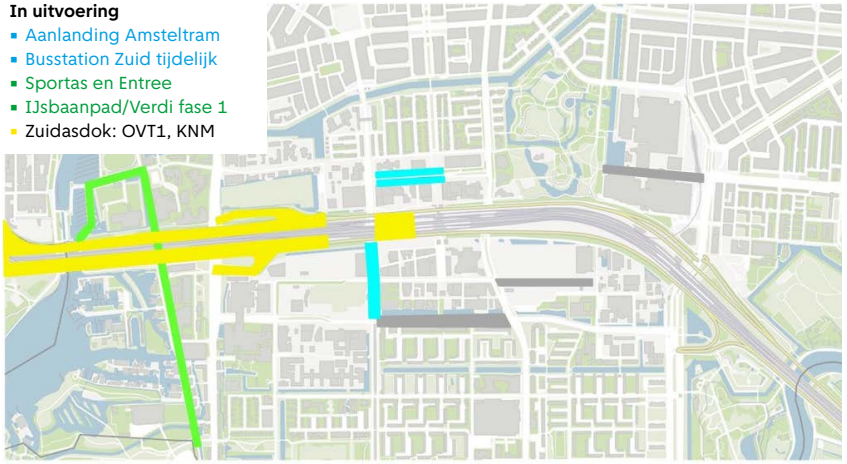
2024

In uitvoering
- Sportas en Entree
- Fietsroute RAI voorlopig
- IJsbaanpad/Verdi fase 1
- De Boelelaan midden
- Zuidasdok: OVT1, KNM



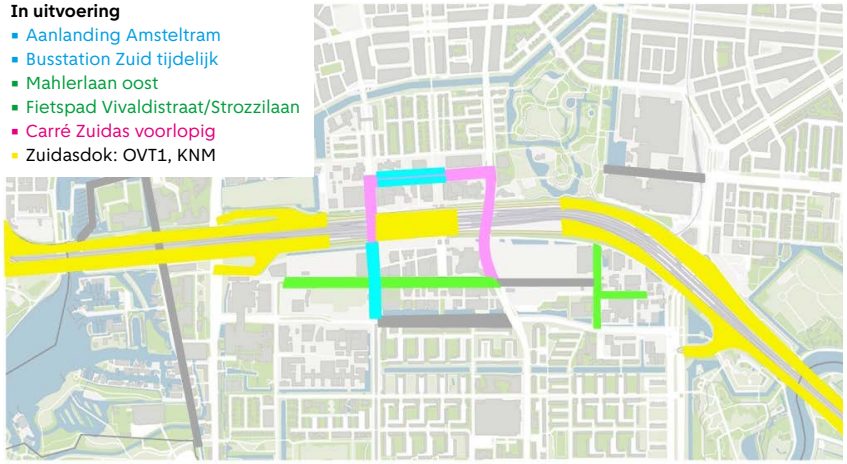
2025

In uitvoering
- Aanlanding Amsteltram
- Busstation Zuid tijdelijk
- Sportas en Entree
- IJsbaanpad/Verdi fase 1
- Zuidasdok: OVT1, KNM



2026

In uitvoering
- Aanlanding Amsteltram
- Busstation Zuid tijdelijk
- Mahlerlaan oost
- Fietspad Vivaldistraat/Strozzilaan
- Carré Zuidas voorlopig
- Zuidasdok: OVT1, KNM



2027

In uitvoering
- Busstroken De Boelelaan oost
- Fietspad Vivaldistraat/Strozzilaan
- Fietsbrug Europaboulevard
- Zuidasdok: OVT2, KNM, KA, tunnel zuid, tunnel noord



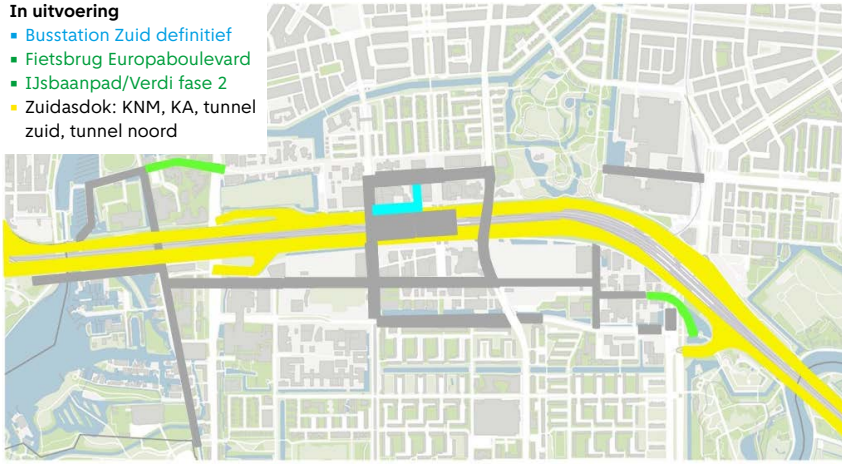
2028

In uitvoering
- Busstroken De Boelelaan oost
- Fietsbrug Europaboulevard
- Fietsbrug Schinkel
- Fietspad Mahlerlaan west/oversteek A'veenseweg
- Zuidasdok: KNM, KA, tunnel zuid, tunnel noord



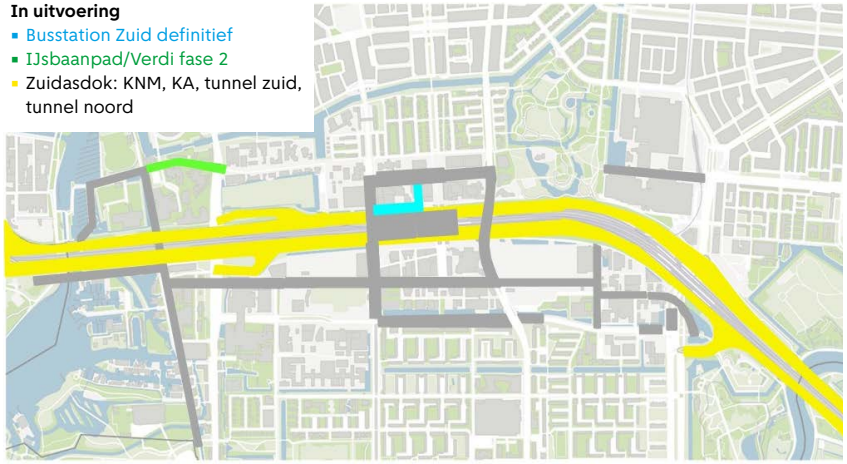
2029

In uitvoering
- Busstation Zuid definitief
- Fietsbrug Europaboulevard
- IJsbaanpad/Verdi fase 2
- Zuidasdok: KNM, KA, tunnel zuid, tunnel noord



2030

In uitvoering
- Busstation Zuid definitief
- IJsbaanpad/Verdi fase 2
- Zuidasdok: KNM, KA, tunnel zuid, tunnel noord



2031

In uitvoering
- Noord/Zuidlijn-doortrekking
- OV-station Amstelveenseweg
- Tramspoor Beethoven/calamiteiten
- Bus- en trambaan De Boelelaan west

In uitvoering
- Parnassusweg OV-baan
- Tramstation Schönberglaan
- Zuidasdok: tunnel zuid, tunnel noord



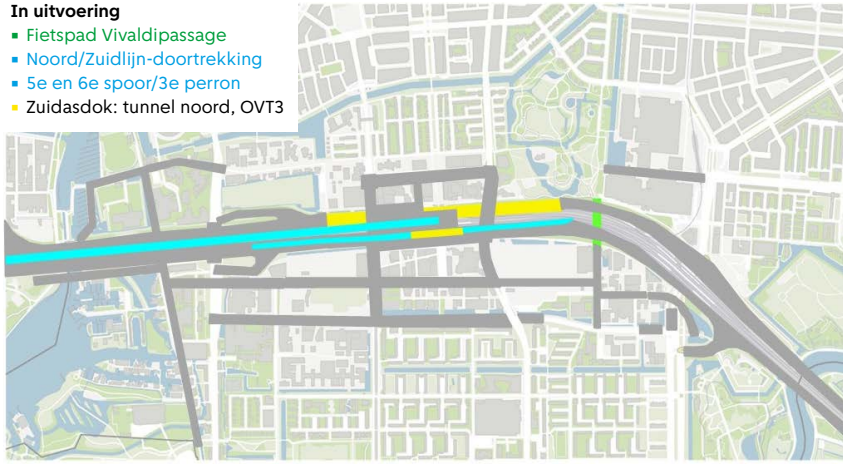
2032

In uitvoering
- Noord/Zuidlijn-doortrekking
- OV-station Amstelveenseweg
- Zuidasdok: tunnel zuid, tunnel noord



2033

In uitvoering
- Fietspad Vivaldipassage
- Noord/Zuidlijn-doortrekking
- 5e en 6e spoor/3e perron
- Zuidasdok: tunnel noord, OVT3



2034

In uitvoering
- Noord/Zuidlijn-doortrekking
- Carré Zuidas definitief
- Verlaging Strawinskylaan



2035

In uitvoering
- Noord/Zuidlijn-doortrekking
- Carré Zuidas definitief
- Verlaging Strawinskylaan

