

# Stand van Zaken: Project Loopafstanden

16 oktober 2023  
Conceptversie

## 1 INLEIDING

Veel inwoners van onze regio kunnen gemakkelijk hun dagelijkse reizen afleggen met het openbaar vervoer. Steden en dorpen worden verbonden met bussen, trams, metro's en treinen. Om met het openbaar vervoer te kunnen reizen moet een reiziger zich echter eerst richting de dichtstbijzijnde halte bewegen. Dit gebeurt voornamelijk lopend of met de fiets. Om te zorgen dat wijken, buurten en soms hele dorpen wel bediend worden door het openbaar vervoer moeten de afstanden tot de halte aan een norm voldoen. Deze norm is een hemelsbrede afstand van 400 meter naar ontsluitend OV en 800 meter naar HOV. Binnen de Vervoerregio wordt meer dan 90% van de inwoners bediend binnen deze normen. Ondanks deze hoge score hebben de Regioraad en de Vervoerregio het streven om zoveel mogelijk gebieden aan deze normen te laten voldoen.

In de vergadering van de 15 oktober 2019 is dit proces gestart. De Regioraad nam in deze vergadering een motie aan die het Dagelijks Bestuur oproep om nieuw of aangepast beleid te ontwikkelen op (loop)afstanden naar OV-haltes. Dit heeft eind 2020 geleid tot de publicatie van een analyse van de loopafstanden naar OV-haltes binnen de Vervoerregio. De belangrijkste conclusie uit de rapportage was dat er op basis van de huidige situatie geen reden is om de normen die de Vervoerregio hanteert aan te passen. Met deze rapportage, inclusief de aanbevelingen die hierin werden gedaan voor verdere verbetering en het voorzien van enkele verzoeken tot nadere informatie aan de Regioraad, heeft uw raad ingestemd. Bij de bespreking is verzocht om een top 10 gebieden te selecteren waar de loopafstanden tot de dichtstbijzijnde haltes te lang zijn. Daarnaast is verzocht om tot een concreet actieplan voor deze gebieden te komen. Deze voortgangsrapportage informeert u over de stand van zaken van deze acties.

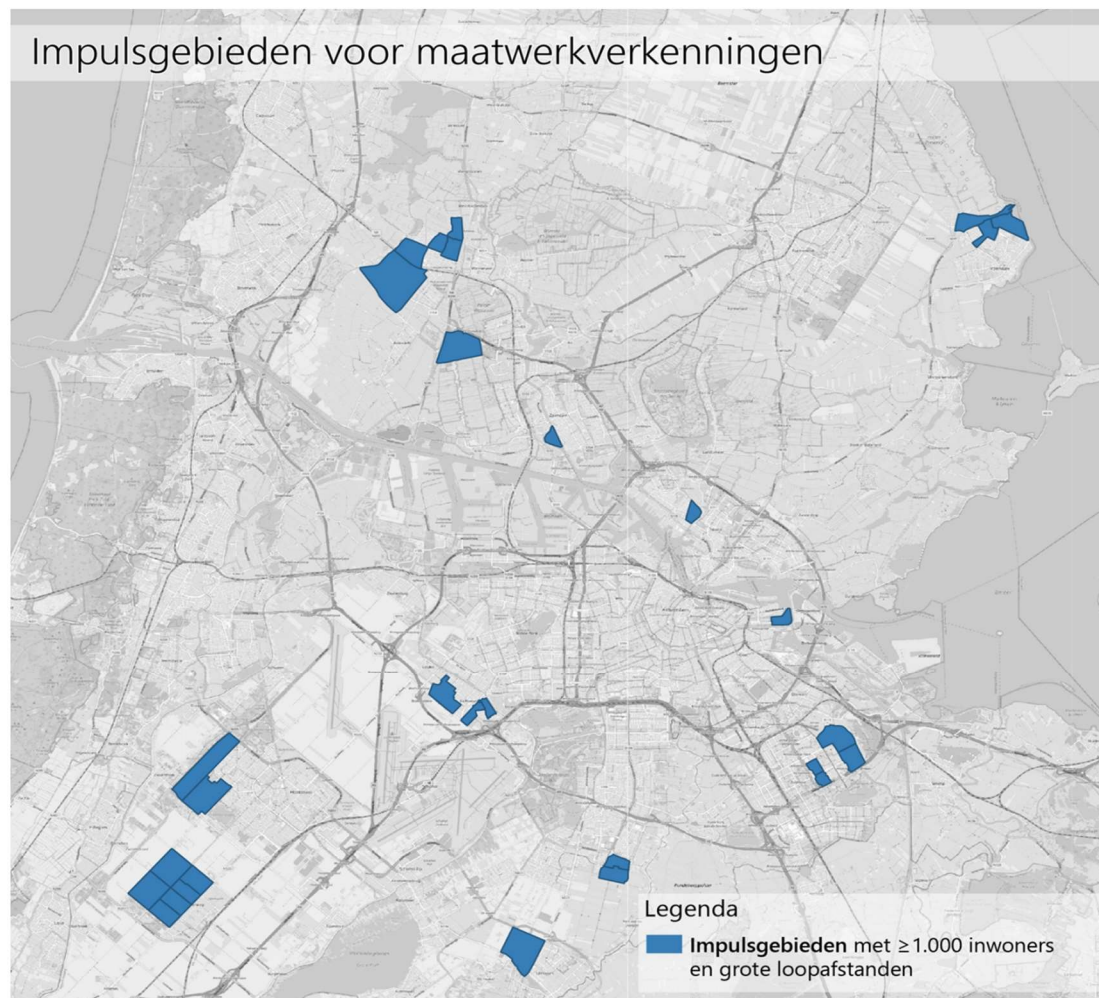
### OPGAVE EN WERKWIJZE

Uit een modelstudie zijn de impulsgebieden gekomen waar de afstandsnormen overschreden worden. Eerst zijn er gebieden geselecteerd met meer dan 1.000 inwoners. Dit leverde circa 60 gebieden op. Vervolgens hebben wij naar verschillende criteria gekeken om tot een verdere selectie te komen:

- het absolute aantal en het percentage inwoners dat te lange loopafstanden ervaart;
- het aandeel inwoners van 65 jaar en ouder, vanuit de gedachte dat oudere inwoners meer beperkt worden in hun mobiliteit door groter loopafstanden;
- De inkomenssituatie in het gebied, voor zover beschikbaar, vanuit de gedachte dat mensen met een lager inkomen minder vervoersopties hebben
- het autobezit in het gebied, als indicator voor de afhankelijkheid van het OV.
- Of gebieden aan elkaar grenzen, waardoor het in één maatwerkverkenning kan worden opgepakt
- Of er niet al maatregelen gepland staan in een gebied, zoals de realisatie van een extra halte of een proef met aanvullend vervoer, waardoor een maatwerkanalyse nu minder toegevoegde waarde heeft.

Dit resulteerde in 13 gebieden, waarna is afgeweken van de gevraagde top 10 uit de motie. Uit dit onderzoek zijn onderstaande gebieden voortgekomen:

Impulsgebied:	Gemeente:
Galjoenbuurt en Punterbuurt	Amstelveen
Bijlmer Oost: G-buurt Oost, Kantershof, Kelbergen en Kortvoort	Amsterdam
De Bongerd (Tuindorp Oostzaan)	Amsterdam
Cruquius (bedrijventerrein Cruquiusweg)	Amsterdam
Edam Oude Kom, Molenbuurt en Volendam Broeckgouw	Edam-Volendam
Badhoevedorp Oost, Noordoost en Bouwlust	Haarlemmermeer
Nieuw-Vennep West, Welgelegen, Getsewoud en Linqunda	Haarlemmermeer
Floriande West en Oost	Haarlemmermeer
Legmeer	Uithoorn
Saendelft Parkrijk	Zaanstad
Krommenie Noorderhoofdbuurt, Zuiderham, Rosariumbuurt en Willis	Zaanstad
Westzaan Noord	Zaanstad
Zaandam Het Eiland	Zaanstad



Nadat via het model de bovenstaande gebieden zijn geconstateerd, vervolgt onze werkwijze zich bij het constateren of de wegbeheerder klachten heeft ontvangen over de loopafstand en of de buurt zelf deze afstand als problematisch ervaart. De klachten kunnen zijn binnengekomen bij de gemeente, de gemeentepolitiek, buurtverenigingen of andere belangenorganisaties. Er bestaat dus een mogelijkheid dat er gebieden zijn waar uiteindelijk geen actie wordt ondernomen omdat er geen klachten zijn. Een model, waarop buiten de norm vallende gebieden blauw kleuren en binnen de norm vallende gebieden rood, zegt namelijk niets over de ervaring van de potentiële reiziger. En de reiziger staat centraal. Wanneer zij een probleem ervaart is een oplossing nodig. Dat is het fundament van onze werkwijze.

De volgende stap is de vraag beantwoorden of er bij de gemeentelijke organisatie draagvlak en/of capaciteit is om het project op te pakken. De Vervoerregio is met elke gemeente in gesprek getreden om het project samen uit te voeren. Wanneer er capaciteit was hebben de Vervoerregio en de gemeente een schouw uitgevoerd. Dit geeft inzage in de specifieke opgaven, maar ook een beeld welke oplossingen logisch, realistisch en effectief kunnen zijn. De gemeente en de Vervoerregio hebben vervolgens onderzocht welke oplossingen soelaas zouden kunnen bieden voor het probleem. Ook hieruit kunnen onmogelijkheden voortkomen die ertoe leiden dat het probleem niet adequaat kan worden opgelost of onwenselijke gevolgen met zich mee brengt. Een bus door een woonwijk met op straat spelende kinderen laten rijden lost het loopafstand probleem op, maar zal geenszins gewenst zijn met het oog op verkeersveiligheid. Onze aanpak biedt ruimte voor maatwerk, maar is geholpen bij structuur. De Vervoerregio heeft daarom vijf oplossingsrichtingen genoteerd:

### **1) Fysieke ingreep in de openbare ruimte:**

Het verkorten van de loopafstand naar een OV-halte kan worden gerealiseerd doormiddel van een daadwerkelijke verkorting. Sommige wijken worden omgeven door water of een snelweg. Deze fysieke obstakels kunnen er voor zorgen dat afstanden logischerwijs langer worden, indien er geen adequate overbrugging aanwezig is. Fysieke ingrepen zijn qua verkorting van afstand vaak de effectiefste maatregel, echter is de haalbaarheid een bemoeilijkende factor. Ook vallen kleinere ingrepen zoals het aanleggen van (toegankelijke) loopvoorzieningen onder deze oplossingsrichting.

### **2) Aanpassen van de concessie of haltering:**

Bij deze oplossingsrichting wordt er gekeken of een halte dichterbij het impulsgebied kan worden gebracht. Dit kan middels het verplaatsen van een halte of het uitbreiden van de concessie. Beide opties resulteren mogelijk in langere reistijden en ingrijpende aanpassingen van het reisschema. Langere reistijden kunnen leiden tot minder aantrekkelijk OV en tot hogere kosten. Hierdoor is deze oplossingsrichting in de praktijk vaak niet realiseerbaar. Bij een nieuwe concessie kunnen deze impulsgebieden wel worden meegenomen.

### **3) Verbeteren fietsparkeren bij bestaande haltes:**

De afstand tot haltes kan in veel gevallen niet door een fysiek ingreep worden verkleind. De halte gevoelsmatig dichterbij brengen of de reistijd tot een halte verkleinen is daarentegen een reële oplossingsrichting. Wanneer lopen een te lange reistijd bedraagt zullen mensen geneigd zijn een andere modaliteit te gebruiken. De Vervoerregio wil het openbaar vervoer en andere actieve, duurzame modaliteiten als aantrekkelijk alternatief voor de auto positioneren. Dit kan door bij haltes voorzieningen voor fietsparkeren te verbeteren. Het maakt fietsen naar een halte aantrekkelijker en draagt hierdoor bij aan het reduceren van de afstand. Het toegankelijk maken van de halte wordt bij het toevoegen van fietsparkeren altijd als koppelkans meegenomen.

#### **4) Verbeteren looproute richting de halte:**

Looproutes naar bestaande haltes zijn soms onprettig. Zo kan de sociale veiligheid in het geding zijn door afwezige of gebrekkige verlichting, kan er wateroverlast zijn door slechte afwatering of kan er hittestress optreden door een gebrek aan groen. Een aantrekkelijkere route is een oplossingsrichting voor het probleem, maar heeft in de praktijk het kleinste effect op de (ervaren) afstand.

#### **5) Deelmobiliteit:**

Deelmobiliteit is een opkomende vorm van mobiliteit die als toevoeging kan dienen op het openbaar vervoer. Vanaf een OV-halte met een deelfiets of scooter naar de eindbestemming reizen kan als oplossingsrichting gezien worden. Aangezien deelvervoer in de regel elektrisch is en daarmee ook sneller dan bijvoorbeeld gangbare fietsen, verkleint dit de afstand. In de praktijk is het toevoegen van deelvervoer in bepaalde impulsgebieden niet doenlijk. In meer verstedelijkte impulsgebieden kan het echter wel degelijk als oplossingsrichting worden meegenomen. Het toevoegen van deelmobiliteit is geen oplossing voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Deze oplossing is hiermee niet geschikt voor een deel van de doelgroep.

### **DE IMPULSGEBIEDEN:**

#### **Zaanstad:**

##### Het Eiland:

##### **Draagvlak:**

De Zaanse gemeentepolitiek is middels een aangenomen motie ook aanjager van het oplossen van de bereikbaarheidsopgave. Er kan geconcludeerd worden er draagvlak is om tot een oplossing te komen.

##### **Oplossingsrichtingen:**

- 1) Een fysieke ingreep aan de westkant is een wenselijke oplossing aangezien de dichtstbijzijnde haltes zich daar bevinden. Een fysieke ingreep zoals een brug wordt echter als laatst mogelijke optie beschouwd gezien de kosten. Wanneer de Gemeente Zaanstad een brug als oplossing zou willen realiseren zal de Vervoerregio bij dit proces worden aangehaakt.
- 2) Het openbaar vervoer dichterbij brengen middels een nieuwe halte wordt onderzocht. Gemeente Zaanstad voert gesprekken met de buurtbusvereniging. De buurtbusvereniging heeft te kennen gegeven dat halteren op Het Eiland voor hen een optie kan zijn. Om dit te kunnen bewerkstelligen dient er aan een aantal voorwaarden te worden voldaan. Of dit haalbaar is wordt onderzocht. Op termijn zal hier uitsluitsel over worden gegeven.
- 3) De fietsparkeervoorzieningen bij de eerdergenoemde haltes zijn onvoldoende of zelfs niet bestaand. Er zijn geen rekken aanwezig (Houthavenkade) of te weinig (Gedempte Gracht). Gemeente Zaanstad ontwikkelt een Actieplan Fiets. Deze haltes zijn aangedragen om meegenomen te worden in de ontwikkeling hiervan. Wanneer het actieplan wordt aangenomen kan de volgende stap in het proces gezet worden. De Vervoerregio heeft de intentie uitgesproken bij de volgende stap als partner op te treden.
- 4) De looproutes richting de haltes zijn in grote mate prettig. Na een rondgang binnen de Gemeente Zaanstad is naar boven gekomen dat er voor 2024 een vergroeningsproject zal starten voor Het Eiland zelf. Het verbeteren wordt hiermee dus al opgepakt.
- 5) Deelmobiliteit toevoegen aan Het Eiland wordt onderzocht indien bovenstaande mogelijkheden niet werkbaar worden geacht.

Voor dit impulsgebied lopen momenteel twee sporen; de buurtbus en het aanpakken van de haltes. Beide sporen lopen ten tijden van de publicatie van deze voortgangsrapportage nog.

#### Saendelft Parkrijk:

##### **Draagvlak:**

Ambtelijk is de intentie uitgesproken om de huidige situatie te verbeteren. Het is echter onbekend of er vanuit bewoners eenzelfde wens is. Er wordt op dit moment overwogen om hier meer inzicht in te verkrijgen. Parallel daaraan onderzoeken de Vervoerregio en Gemeente Zaanstad welke oplossingsrichtingen het gebied bereikbaarder kunnen maken.

##### **Oplossingsrichtingen:**

- 1) Een fysieke ingreep brengt de halte niet dichterbij en valt daarmee af als oplossingsrichting.
- 2) Het impulsgebied is niet ontsloten met openbaar vervoer. De wijk is ingericht op het autobezit en dat is dan ook hoog. Dit maakt het verbeteren van de loopafstanden ten behoeve van het openbaar vervoer ogenschijnlijk geen prioriteit. Er wordt ook een nieuwe wijk gebouwd aangrenzend aan Parkrijk. Deze nieuwbouwwijk Kreekrijk bestaat net als Parkrijk vooral uit koopwoningen voor gezinnen. Het autobezit zal opnieuw hoog uitvallen. Het bieden van een openbaar vervoer optie is aanbevelenswaardig, ook gezien de wettelijke norm waaraan voldaan moet worden. De Vervoerregio en Gemeente Zaanstad zijn in gesprek over het op termijn ontsluiten van deze wijk.
- 3) De Gemeente Zaanstad ontwikkelt een actieplan Fiets. In dit actieplan wordt er ook gekeken naar het toevoegen van fietsenrekken bij haltes. De haltes in de omgeving van de wijk en station Assendelft-Krommenie zullen hierin worden meegenomen.
- 4) De openbare ruimte in het gebied is in goede staat. Deze oplossingsrichting valt daarom af.
- 5) Op de lange termijn zien zowel de Vervoerregio als Gemeente Zaanstad heil in het creëren van een deelmobiliteitshub op station Krommenie-Assendelft.

Voor dit impulsgebied lopen momenteel twee sporen; het ontsluiten van de bestaande wijk en de gebiedsontwikkeling met openbaar vervoer (lange termijn) en het verbeteren van fietsparkeren bij het treinstation en de bushalte. Beide sporen lopen ten tijden van de publicatie van deze voortgangsrapportage nog.

#### Krommenie Noorderhoofbuurt, Zuiderham, Rosariumbuurt en Willis:

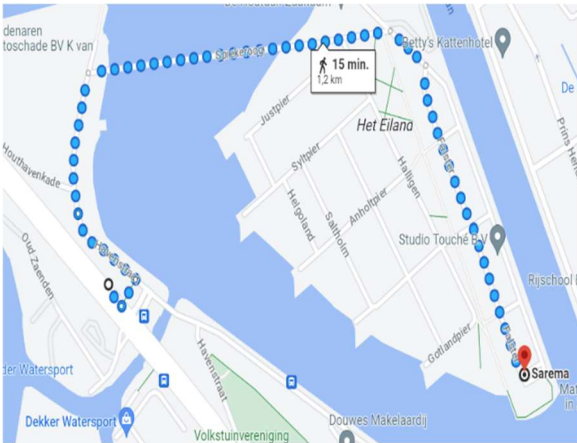
##### **Draagvlak:**

Zie onderbouwing vorige impulsgebied. De schouw heeft nog niet plaatsgevonden. Dit zal in het najaar plaatsvinden. Dan worden ook de oplossingsrichtingen onderzocht.

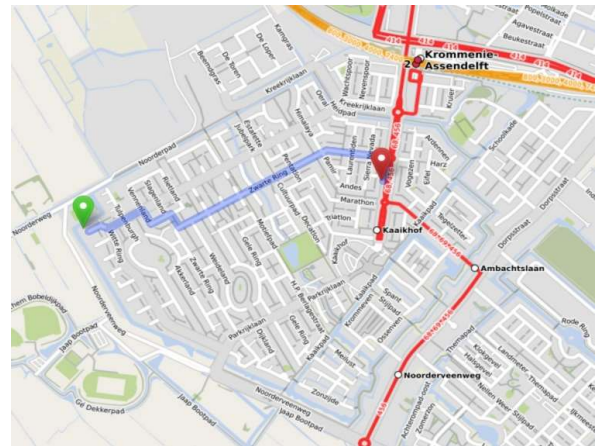
#### Westzaan (Noord):

##### **Draagvlak:**

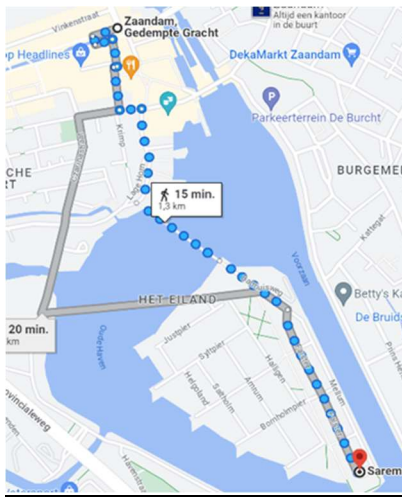
Het lintdorp Westzaan kent een tweetal bushaltes aan de N515 bij het dorp aan de noordzijde en een halte (Overtoom/Zuideinde) aan het uiterst zuidelijke puntje van het lintdorp. De afstanden tot de haltes zijn groot. De Vervoerregio en Gemeente Zaanstad hebben bij de schouw geconstateerd dat tot oplossingen komen een ingewikkelde, ruimtelijke opgave is. Ook is er een reële vraag in hoeverre het probleem ervaren wordt door inwoners. Het dorp is namelijk auto-georiënteerd. De mogelijke oplossingen zullen dit najaar verder worden uitgediept.



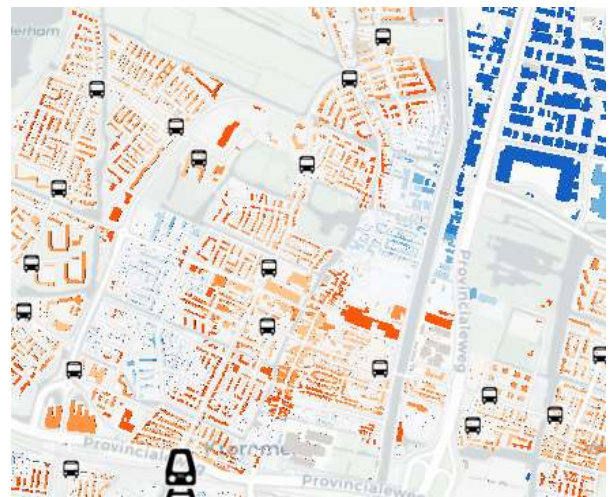
*Het Eiland - Afstand Halte Houtkade*



*Saendelft Parkrijk - Afstanden tot OV-haltes*



*Het Eiland - Afstand Gedempte Gracht*



*Krommenie Noorderhoofdbuurt, Zuiderham, Rosarium en Wilnis*



*Westzaan*

### Haarlemmermeer:

#### Badhoevedorp Oost, Noordoost en Bouwlust:

##### **Draagvlak:**

De Gemeente Haarlemmermeer is naar aanleiding van het gesprek met de Vervoerregio van gedachten gaan wisselen met de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp (VDB). Als representatief orgaan van de inwoners van Badhoevedorp was dit de juiste gesprekspartner. De VDB erkent de problematiek en ziet graag dat er verbetering komt. De Gemeente Haarlemmermeer is sinds begin september gestart om de mogelijkheden die er zijn te onderzoeken. Ten tijden van het schrijven van deze voortgangsrapportage loopt dit onderzoek nog.

#### Floriande West & -Oost:

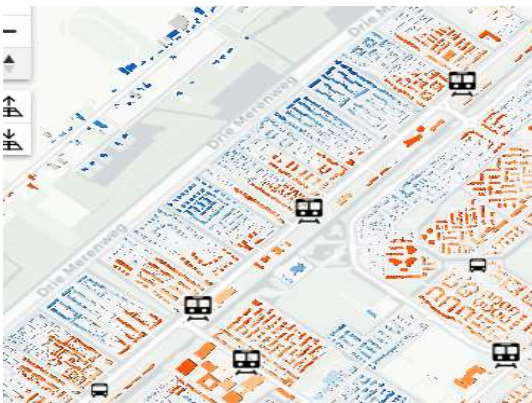
##### **Draagvlak:**

Gemeente Haarlemmermeer heeft gesproken met de Wijkraad Floriande. De wijkraad begrijpt de problematiek en ziet een één-op-één relatie met het strekken en/of opheffen van buslijnen in de nieuwe concessie. De wijkraad heeft input geleverd voor de oplossingsrichtingen. De Gemeente Haarlemmermeer is sinds begin september gestart om de mogelijkheden die er zijn te onderzoeken. Ten tijden van het schrijven van deze voortgangsrapportage loopt dit onderzoek nog.

#### Nieuw-Vennep West, Welgelegen, Getsewoud en Linquenda

##### **Draagvlak:**

Gemeente Haarlemmermeer heeft gesproken met de Dorpsraad Nieuw-Vennep. De raad heeft aangegeven nauwelijks klachten te ontvangen en dat inwoners vooral te spreken zijn over de R-Net verbindingen. Tevens vinden zij de huidige loop-en fietsroutes logisch. De dorpsraad heeft wel ideeën ter verbetering van de bereikbaarheid van Nieuw-Vennep aangedragen. Deze ideeën zullen worden meegenomen in de reguliere gesprekken tussen de Vervoerregio en de Gemeente Haarlemmermeer.



*Floriande West & Oost*



*Badhoevedorp Oost, Noordoost  
en Bouwlust*



*Nieuw-Vennep West, Welgelegen,  
Getsewoud en Linquenda*

## Amsterdam:

Bijlmer Oost: G-buurt Oost, Kantershof, Kelbergen en Kortvoort:

### Draagvlak:

Uit gesprekken met Gemeente Amsterdam kan geconcludeerd worden dat er draagvlak is om de loopafstanden te verbeteren. In 2021 heeft Amsterdam een onderzoek gedaan naar loopafstanden binnen hun gemeentegrenzen. Bijlmer Oost komt ook in dit onderzoek naar boven.

### Oplossingsrichtingen:

- 1) Het impulsgebied kent een aantal bushaltes en metrostations Ganzenhoef en Kraaiennest. Na de schouw kan geconcludeerd worden dat een aantal haltes moeilijker te bereiken is voor mensen die slecht ter been zijn. Dit komt voornamelijk doordat een paar haltes op de hoger liggende dreven gesitueerd zijn. Het stadsdeel zal middels maatwerk onderzoeken of dit kan worden verbeterd. De R-NET halte 'Provinciale Weg Diemen' is voor voetgangers vanuit Amsterdam ook niet makkelijk bereikbaar. Het ontbreekt aan een voet/fietspad door het groen. Stadsdeel Zuidoost gaat onderzoeken of het aanleggen van een pad mogelijk is.
- 2) De indeling en opzet van de buurten is het niet doenlijk om de haltering aan te passen en het OV dichterbij te brengen.
- 3) De fietsparkeervoorzieningen bij metrostation Ganzenhoef is ondermaats. Stadsdeel Zuidoost en de Vervoerregio zullen een initiatief starten om meer fietsenrekken toe te voegen. Hetzelfde zal plaatsvinden bij Kraaiennest.
- 4) De looproutes zijn in grote mate afdoende. Echter is de sociale veiligheid een probleem. Het stadsdeel is hiervoor zelf verantwoordelijk en pakt dit op.
- 5) De Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio zijn via het Programma Deelmobiliteitshubs gezamenlijk bezig met het realiseren van 17 deelmobiliteitshubs in de stad. De beoogde locaties in Zuidoost zijn de stations Holendrecht, Bullewijk, Bijlmer-Arena, Strandvliet, Kraaiennest en Gaasperplas. Er wordt momenteel gesproken over de invulling van twee vacante locaties in het stadsdeel. Al deze hubs zullen tussen eind 2023 en medio 2024 worden gerealiseerd.

Er lopen drie sporen; het aanleggen van (betere) voetpaden richting de bushaltes op de dreven en de R-NET halte Provinciale Weg Diemen, het verbeteren van fietsparkeren bij beide metrohaltes en realisatie van deelmobiliteitshubs.

Bongerd (Tuindorp Oostzaan):

### Draagvlak:

In 2021 heeft Amsterdam een onderzoek gedaan naar loopafstanden binnen hun gemeentegrenzen en de Bongerd komt daar ook in naar boven. Uit de gesprekken wordt ook een ander beeld duidelijk. Door de samenstelling van de wijk wordt niet verwacht dat de bewoners zelf grote hinder ondervinden van de afstand. Zij gebruiken de auto of de (bak)fiets om zich te verplaatsen met het hele gezin. Ondanks dit gegeven wil de Vervoerregio alsmede Gemeente Amsterdam het probleem oplossen en de buurt bereikbaarder maken.

Dit heeft ertoe geleid tot een schouw van de wijk. Hierbij merkte Stadsdeel Noord op dat de bereikbaarheid en de openbare ruimte in de Kadoelen ondermaats is. Voor een deel van de Kadoelen wordt de afstandsnorm ook overschreden. Het onderliggende onderzoek geeft dit ook aan, echter

woonde er te weinig mensen om tot impulsgebied te worden aangemerkt. De Vervoerregio en Gemeente Amsterdam zien mogelijkheden om samen ook naar dit gebied te kijken binnen dit project.

#### **Oplossingsrichtingen:**

- 1) Een fysieke ingreep in de wijk is ondienstig aan het doel. De routes vanuit de wijk richting de haltes kennen geen obstakels. Deze oplossingsrichting komt dan ook te vervallen.
- 2) Het aanpassen van de haltering of de concessie achten wij tevens onwenselijk. Zoals eerder gesteld kent de wijk veel gezinnen. De supermarkt in de wijk wordt bevoorraadt met grote vrachtwagens en dit roept vandaag de dag al zorgen over verkeersveiligheid op bij bewoners. Wij zien deze oplossingsrichting dan ook niet als raadzaam.
- 3) Het verbeteren van fietsparkeren bij OV-haltes is de oplossingsrichting die wij het passends en haalbaarst vinden bij deze opgave. Halte Nageljongenstraat heeft geen fietsenrekken. Hierdoor is een klein aantal minuten fietsen naar de halte aanzienlijk minder aantrekkelijk. Het stadsdeel en de Vervoerregio zullen gezamenlijk deze parkeervoorzieningen gaan realiseren.
- 4) Het looproutes naar de haltes zijn prettig en veilig. Deze oplossingsrichting valt daarom af voor de Bongerd. De openbare ruimte in Kadoelen is soms onveilig en van slechte kwaliteit. Het stadsdeel gaat met de Vervoerregio in gesprek om te verkennen of de Vervoerregio een bijdrage kan leveren aan deze opgave.
- 5) Wij achten deelmobiliteit toevoegen in de wijk niet bijdragend aan het oplossen van het vraagstuk.

De Vervoerregio en Stadsdeel Noord zijn op dit moment het realiseren van fietsparkeerplekken bij halte Nageljongenstraat aan het verkennen. Er is zicht dat het project doorgang gaat vinden. Ook zal de Vervoerregio meer worden aangehaakt bij andere opgaven in de buurten.

#### **Cruquius (bedrijventerrein Cruquiusweg):**

##### **Draagvlak:**

Het gebied is nog in ontwikkeling. Vanuit Gemeente Amsterdam is er energie om het gebied beter te ontsluiten. Deze energie richt zich met name op het transformatiegebied, omdat daar de loopafstand het langste is. Vanuit de huidige bewoners is het onbekend hoe zij de problematiek ervaren. Zowel de Vervoerregio alsmede de Gemeente Amsterdam erkennen het probleem en streven naar een oplossing. Gemeente Amsterdam is daar ook al mee bezig. Dit is voldoende draagvlak om aan de slag te gaan.

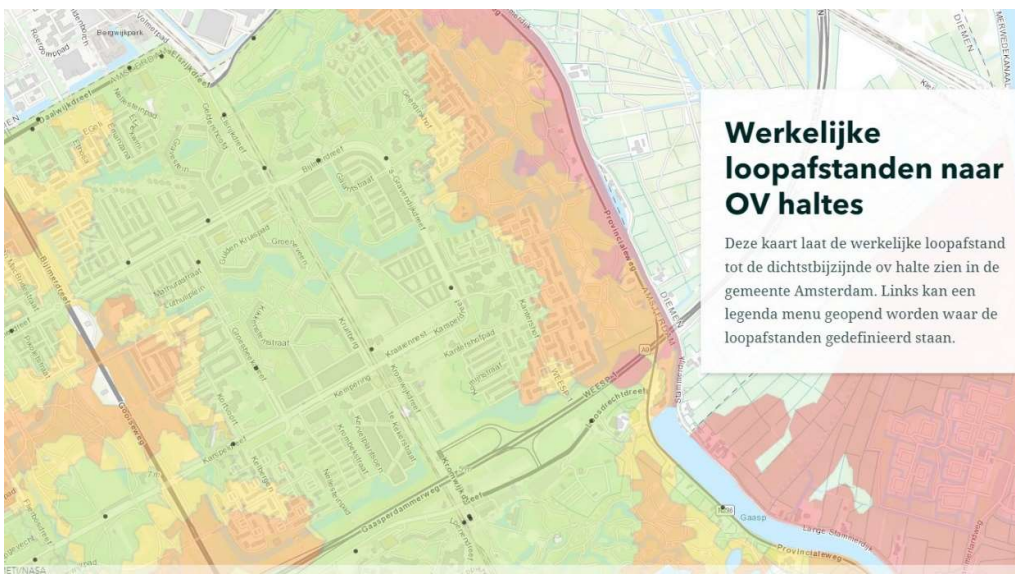
#### **Oplossingsrichtingen:**

- 1) Een fysieke ingreep is meest wenselijke oplossing. Gemeente Amsterdam heeft een planstudie uitgevoerd of er een loop/fietsbrug kan worden gerealiseerd aan de zuidkant van het eiland. Deze brug zal Cruquiseiland en de Flevoparkweg op elkaar aansluiten. Dit brengt tramhalte Flevoparkweg beduidend nader tot het ontwikkelgebied. De realisatie van de brug zal in 2024 hoogstwaarschijnlijk met cofinanciering van de Vervoerregio plaatsvinden. Door de gesprekken voortkomend uit dit project is de samenwerking gestart.
- 2) Het aanpassen van haltering en de concessie ziet de Vervoerregio niet als reële optie. De extra rijtijd die een extra bushalte op het eiland zou opleveren en de kosten wegen niet op tegen de potentiële winst aan reizigers met het OV.
- 3) Er zijn op de halte Veelaan gezien de gebiedsontwikkelingen mogelijk te weinig fietsparkeerplekken. De halte zal naar verwachting meer reizigers trekken. De Vervoerregio en

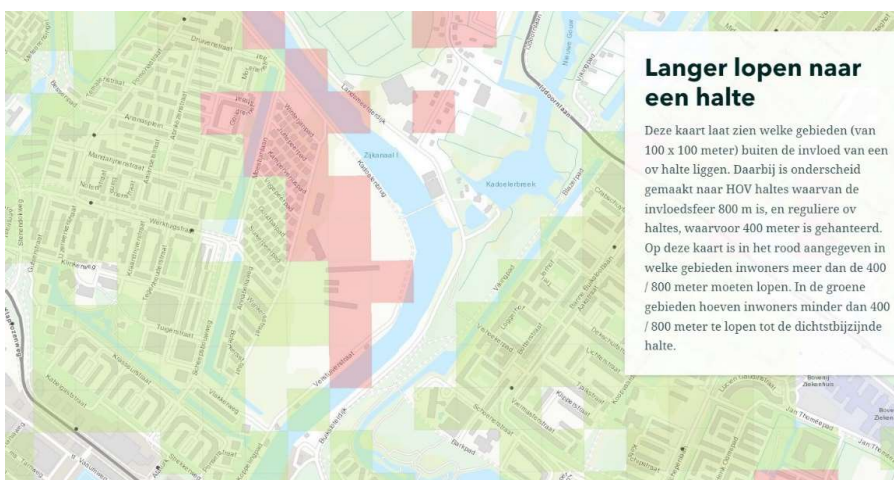
Gemeente Amsterdam zijn aan het verkennen of er meer fietsenrekken kunnen worden geplaatst en of de halte kan worden opgewaardeerd.

- 4) De looproutes richting de bestaande haltes zijn prettig en veilig. Deze oplossingsrichting valt daarom af.
- 5) In gesprekken met de Gemeente Amsterdam is het idee voor een deelmobiliteitshub aan de oostzijde van het eiland besproken. Dit zal in samenhang met de gebiedsontwikkelingen van de komende jaren onderzocht worden. De Vervoerregio heeft aangegeven hier inhoudelijk over mee te willen denken.

De Vervoerregio en de Gemeente Amsterdam werken samen aan het realiseren van de brug 'Nieuwe Vaart' zoals genoemd bij oplossingsrichting. Hiermee wordt resultaat geboekt om de loopafstanden te verbeteren. De andere sporen verkeren reeds in een verkennende fase.



*Bijlmer Oost: G-Buurt Oost, Kantershof, Kelbergen en Kortvoort (roodgekleurde vakken tonen overschrijding norm)*



*De Bongerd*



*Cruquiseiland*



*'De Nieuwe Vaart' bij Cruquiseiland*

**Uithoorn:**

**Legmeer:**

**Draagvlak:**

Na gesprekken met Gemeente Uithoorn is geconcludeerd dat er geen ambtelijke en uitvoerende capaciteit is om op korte en middellange termijn tot een oplossing te komen. Het project blijft op de agenda, maar andere projecten krijgen prioriteit.

**Amstelveen:**

**Galjoenbuurt en Punterbuurt:**

**Draagvlak:**

Gemeente Amstelveen heeft in een gesprek met de Vervoerregio aangegeven dat zij de bereikbaarheidsproblematiek van deze buurten in beeld hebben. Tevens heeft de gemeente allerlei

oplossingen bestudeerd, maar de haalbaarheid hiervan bleek telkens ontbrekend. Het draagvlak om tot (creatieve) oplossingen te komen is er onverminderd.

De Gemeente Amstelveen heeft in een eerder stadium de vijf oplossingsrichtingen al onderzocht. Dit leidde ertoe dat deze allen afvielen, maar dat er actief gezocht werd naar andere oplossingen. De Vervoerregio en Gemeente Amstelveen zijn daarom in het kader van de pilot vrijwilligersvervoer in gesprek om middels deze vorm van deelvervoer de bereikbaarheid van Amstelveen voor inwoners die een vervoersbeperking hebben te verbeteren. Er wordt hierbij ook specifiek naar deze buurten gekeken. Deze gesprekken lopen momenteel.

### **Edam-Volendam:**

#### Edam Oude Kom en Molenbuurt en Volendam-Broeckgouw

In een stadium, voordat het project 'loopafstanden' werd opgestart, zijn er plannen om de bereikbaarheid te verbeteren door de bushaltes aan te pakken en te voorzien van meer fietsenrekken. Dit project zal binnenkort worden uitgevoerd door de Gemeente Edam-Volendam en de Vervoerregio. Hiermee kent dit gebied een verbetering.