Vervoerregio Amsterdam

Verbinden in verscheidenheid

Beleidskader Mobiliteit

deel B: Uitwerking

31 OKTOBER 2023

INHOUD

Samenvatting 3

Leeswijzer 6

1 Opgaven in de deelregio's 8

1.1 Gebiedstypen in een afwisselende regio 9

1.2 Zaanstreek-Waterland 13

1.3 Amsterdam 18

1.4 Amstelland-Meerlanden 22

2 De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen 28

2.1 Beïnvloeden mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag 29

2.2 Beïnvloeden logistieke keuzes 32

2.3 Prijsbeleid en bepalen van tarieven 34

3 Vervoerwijzen, mobiliteitsdiensten en netwerken 37

3.1 Lopen 39

3.2 Fietsen 40

3.3 Publieke mobiliteit: OV, Flexibel vervoer & deelmobiliteit 44

3.4 Personenvervoer over water 54

3.5 Auto 56

3.6 Hubs voor personenvervoer 60

3.7 Goederenvervoer 64

3.8 Verkeersmanagement 68

3.9 Digitalisering en data 69

4 Ruimte & mobiliteit 72

4.1 Ruimtelijke ordening en nabijheid 73

4.2 Mobiliteit in ruimtelijke ontwikkelplannen 75

4.3 Openbare ruimte en inrichting 77

SAMENVATTING

In het tweede deel van het beleidskader passen we de visie toe en werken we hem uit. We starten met het toelichten van de gebiedstypes en de deelregio's. Vervolgens kijken we naar de behoeftes van de mens, welk gedrag hoort daarbij en hoe kunnen we dat gedrag beïnvloeden. Daarna maken we de stap naar de verschillende manieren van vervoer en de infrastructuur: hoe moeten we die vormgeven, zodat dit de mensen en bedrijven ondersteunt bij het maken van duurzame mobiliteitskeuzes.
En ten slotte bepalen we onze inzet op ruimtelijke ordening en inrichting van de openbare ruimte.

OPGAVEN IN DE DEELREGIO'S

Omdat de gebieden binnen de Vervoerregio erg van elkaar verschillen, verschilt de aanpak ook per gebied. Allereerst maken we onderscheid tussen vijf gebiedstypen: (A) Metropolitaan centrum stedelijk; (B) Centrum stedelijk; (C) Stedelijk woon-werkgebied; (D) Landelijk wonen en recreëren; en (E) Logistieke kerngebieden. Ieder gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP-principe. Voor ieder gebiedstype hebben we bepaald welke vervoerswijzen we stimuleren, faciliteren, accepteren of juist ontmoedigen. Hubs zorgen ervoor dat je kunt overstappen tussen vervoerswijzen en je zo tussen verschillende typen gebieden kunt verplaatsen.

Dit passen we vervolgens toe op onze drie deelregio's: Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Daarbij houden we ook rekening met het feit dat ieder gebied bijzondere kenmerken heeft. Zo komen we tot een aantal gezamenlijke opgaves per deelregio.

DE MENS ALS STARTPUNT VOOR PRETTIG EN ONTSPANNEN REIZEN

Reis- en verkeersgedrag van mensen kan worden beïnvloed met campagnes, onderwijs en andere niet-infrastructurele maatregelen. We willen keuzes en gedrag aanmoedigen die aansluiten bij de behoeften van de persoon zelf en goed en aansluiten bij onze doelen. We richten ons daarbij vooral op het aanmoedigen van duurzame, gezonde mobiliteitskeuzes die passen bij het STOMP-principe, het spreiden van drukte over de dag en het verhogen van verkeersveilig gedrag. We hanteren hier een stimulerende, faciliterende en opdrachtgeversrol richting onze gemeenten.

In de **logistiek** maken bedrijven keuzes hoe ze hun producten vervoeren en aanbieden. Ook dat is mensenwerk. We vinden verduurzaming, ruimtebeslag, verkeersveiligheid en efficiëntie belangrijke onderwerpen. Hier stimuleren we samenwerking tussen bedrijven zodat zij goederen meer samen gaan bundelen of laadinfrastructuur gaan delen, geven we als opdrachtgever het goede voorbeeld, werken we samen met relevante overheidspartners en willen we de rol van kennisinstituut vervullen.

Prijsprikkels vormen een belangrijk hulpmiddel om onze doelen te behalen. Je kunt sturen op drukte, het gebruik van verschillende vervoerswijzen, de mate van uitstoot en betaalbaarheid voor de reiziger. De vervoerregio vindt betaalbaarheid voor zo veel mogelijk reizigers belangrijk. We willen daarbij onderzoek doen naar het differentiëren op tarieven in het ov. Ook betalen naar gebruik voor de auto is een effectief instrument. We zetten ons in voor gelijktrekking van (fiscale) regelgeving voor auto, ov en fiets bij het Rijk.

VERVOERSWIJZEN, MOBILITEITS-DIENSTEN EN NETWERKEN

Lopen
Lopen is de belangrijkste manier van vervoer in (hoog-)stedelijke gebieden voor afstanden van minder dan 2 kilometer en is daarmee belangrijk in de lokale bereikbaarheid. De Vervoerregio werkt en betaalt mee aan integrale inrichtingsplannen waarin de voetganger een grote rol heeft. We betalen ook mee aan het makkelijker maken van lopen in de ov-keten op knooppunten/haltes en looproutes, of in het kader van verkeersveiligheid.

(E)-fiets
Investeren in de (e-)fiets is ruimte-efficient en een relatief goedkope investering ten opzichte van het ov en de auto. De Vervoerregio wil fietsen aanmoedigen in alle typen gebieden en het aantal (e-)fietsbewegingen en -kilometers laten toenemen. (E-)fietsen is altijd (sociaal) veilig, toegankelijk, direct, snel en prettig. We zetten met name in op MRA Doorfietsroutes, regionale fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen.

Publieke mobiliteit
De Vervoerregio streeft naar een systeem van publieke mobiliteit: een samenhangend kwalitatief goed aanbod van vervoersmiddelen, die toegankelijk zijn voor iedereen en die passen bij het gebied en de doelgroep. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Dit doen we om twee redenen: 1) we willen zorgen dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven en 2) we willen mensen aantrekkelijke vervoersopties bieden en daarmee de keuzevrijheid vergroten.

Als opdrachtgever van het stedelijke en regionaal openbaar vervoer hebben we een duidelijke rol en verantwoordelijkheid: wij zorgen voor het ov-aanbod in onze regio. Binnen publieke mobiliteit zien we ook andere openbare mobiliteitsvormen. Hierin zien wij nu ook een rol voor de Vervoerregio, waarbij we in samenwerking met onze partners willen sturen op kwaliteit. We gaan de rollen en verantwoordelijkheden samen met de partners verder onderzoeken en uitwerken.

Personenvervoer over water
Personenvervoer over water kan extra vervoersopties bieden in gebieden waar water een belemmering vormt voor andere vervoersmiddelen. Er is onderscheid te maken tussen: (a) oeververbindingen, in plaats van een brug; bijvoorbeeld pontveren in het fietsnetwerk. En (b) verbindingen met meerdere haltes, vergelijkbaar met ov. In het eerste geval onderzoeken wij bij metropolitane en regionale fietsroutes wat de beste oplossing is voor het probleem (pontveer,

brug of tunnel), in het tweede geval verkennen wij op kansrijke plekken met onze gemeenten en de vaarwegbeheerder de mogelijkheden.

Auto
De (deel)auto blijft een rol spelen in het mobiliteitssysteem. Volgens het STOMP-principe willen we toe naar een situatie waarin de rol van de auto past bij het gebiedstype. We zetten vooral in op het verminderen van het autogebruik voor wie dat mogelijk is, door te zorgen voor en bij te dragen aan goede alternatieven. We investeren alleen gericht in de auto. Bijvoorbeeld waar verbindingen nog missen, waar het een onmisbare schakel is om kernen autoluw te maken of voor het bereikbaar maken van regiohubs. Hoewel parkeerbeleid een gemeentelijke verantwoordelijkheid is, zien wij dat parkeerbeleid heel effectief is om onze doelen te bereiken. De Vervoerregio denkt daarom graag met gemeenten mee over de manier waarop dit deel uit kan maken van een totale oplossing.

Hubs
Hubs geven mensen toegang tot verschillende vormen van (deel)mobiliteit, in de buurt van bijvoorbeeld hun woning of werkplek en geven reizigers daarmee meer keuzes die passen bij het gebiedstype. De Vervoerregio werkt aan concept- en kennisontwikkeling, we nemen een stimulerende en coördinerende rol bij de verdere uitwerking en realisatie van regiohubs, werken mee aan de realisatie van stadshubs en moedigen het realiseren van kleinere hubs aan.

Goederenvervoer
In het goederenvervoer ondersteunt de Vervoerregio het proces om tot hubs en laadpleinen te komen op geschikte locaties. We werken aan betere afstemming van venstertijden, we ontwikkelen kennis over (stads)logistiek, zoals onderzoek naar oplossingen voor het laden en lossen van kleine voertuigen in de openbare ruimte en we zien ons als toekomstig bewaker van het multimodaal netwerk goederenvervoer (met name water, spoor en weg).

Verkeersmanagement
Het verkeersmanagement in de regio is de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio, Provincie Noord-Holland en gemeenten samen. De Vervoerregio houdt zich daarbij bezig met de vraag hoe wij verkeersmanagement voor de langere termijn het beste kunnen inzetten. We betalen daarom mee aan en werken mee aan regionale verkeersmanagementvisies. De uitvoering is een taak van de wegbeheerders.

Data en digitale infrastructuur
De overheid stelt grenzen, regels en eisen vast in het ruimtelijke domein. Wij vinden het daarom logisch dat de overheid op dezelfde manier grenzen stelt aan data en digitale infrastructuur voor mobiliteit. Daarmee willen wij ervoor zorgen dat publieke dienstverlening aan burgers verbetert, data beschikbaar is en veilig gebruikt kan worden voor mobiliteitsdiensten die aan onze doelen bijdragen, data veilig is en de privacy verbetert. Ook zijn we scherp op wat nieuwe technologische ontwikkelingen kunnen betekenen.

RUIMTE & MOBILITEIT

Hoewel de Vervoerregio geen ruimtelijke bevoegdheden heeft vinden we dat de invulling van de mobiliteit start bij een betere **ruimtelijke ordening** en de inzet op **nabijheid**. We zetten in eerste instantie in op vervoerswijzen die dit ondersteunen, zoals lopen en fietsen. We bieden daarom actief onze kennis en expertise aan aan gemeenten, om tot ruimtelijke keuzes te komen die passen bij het STOMP-principe. We moedigen de toepassing van Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPVE's) aan in **ruimtelijke ontwikkelplannen**. Een goede **inrichting van de openbare ruimte** is daarnaast essentieel. De Vervoerregio denkt bij de grotere projecten indien gewenst actief mee in het beschrijven van de opgave en betaalt mee aan onderdelen die aansluiten bij onze doelen.

LEESWIJZER

In deel A van dit Beleidskader Mobiliteit is onze langetermijnvisie op mobiliteit en bereikbaarheid gepresenteerd. In deel B gaan we dieper in op de visie.

VIJF DOELEN, VIER PRINCIPES

We gaan uit van vijf doelen: bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, inclusiviteit en gezondheid. Daarbij willen we minder vanuit het systeem denken en meer vanuit de mens en het gebied. Daarvoor werken we vanuit vier principes:

1 De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen
2 STOMP is de basis (niet-reizen, actief, gedeeld, schoon)
3 Ieder gebied vraagt om een andere oplossing
4 Mobiliteit en Ruimte versterken elkaar.

DE KEUZES DIE WE MAKEN

In dit deel B, de uitwerking, gaan we dieper in op de visie. Werken aan betere mobiliteit in onze regio kent namelijk vele kanten. We hebben te maken met verschillende gebieden en opgaven, netwerken en infrastructuur en gedrag van mensen. In dit deel maken we daarom voor al deze onderwerpen duidelijk wat voor keuzes we daarbij maken, op basis van de principes.

Omdat we meer vanuit de gebieden en de mens willen denken, beginnen we in hoofdstuk 1 met de gebieden: wat speelt daar en wat maakt ze bijzonder. Daarna gaan we in hoofdstuk 2 over naar de mens: welke behoeftes heeft de mens, welk gedrag volgt daaruit en hoe kunnen we dat gedrag beïnvloeden.

Vervolgens maken we in hoofdstuk 3 de stap naar de verschillende manieren van vervoer en de infrastructuur: hoe moeten we die vormgeven, zodat dit de mensen en bedrijven helpt bij het maken van duurzame mobiliteitskeuzes.

En ten slotte bepalen we in hoofdstuk 4 onze inzet op ruimtelijke ordening en inrichting van de openbare ruimte. Al gaan wij daar niet over, de keuzes die daarin worden gemaakt zijn bepalend voor hoe de mobiliteit er uiteindelijk uitziet.

In ieder hoofdstuk geven we invulling aan alle vier de principes, maar staat er één meer centraal. Welke dat is, staat aan het begin van ieder hoofdstuk.

Dit deel B bevat heel veel verschillende onderwerpen. Veel mensen zullen het dus niet als één geheel willen lezen, maar gericht op zoek gaan naar wat wij willen bereiken op een bepaald onderwerp.

Opgaven in de deelregio's

1 OPGAVEN IN DE DEELREGIO'S

De Vervoerregio Amsterdam is een zeer afwisselende regio: van een wereldstad tot het landelijk gebied en alles daar tussenin. De opgaven die wij zien verschillen dan ook per gebied. Om onze doelen te bereiken is in de hele regio een verandering en verbetering in de mobiliteit nodig, al is het maar omdat de regio als één geheel werkt. De manier waarop we dit willen doen, laten we afhangen van het gebied. Dat beschrijven we in dit hoofdstuk.

Eerst laten we zien hoe de opgaven in de verschillende gebiedstypen in onze regio eruit ziet. Daarna beschrijven we de opgave voor ieder van onze drie deelregio's: Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Deze drie gebieden hebben namelijk hun eigen bijzonderheden die extra aandacht vragen. Daarbij hebben we gebruik gemaakt van bestaande strategische documenten voor de verschillende deelregio's.

Met dit hoofdstuk geven we vooral – maar niet alleen – invulling aan het principe **Ieder gebied vraagt om een andere oplossing:**

"De Vervoerregio is in alle opzichten een diverse regio. We maken daarom onderscheid tussen vijf verschillende gebiedstypen, van hoogstedelijk tot landelijk. Ieder gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP-principe. We kijken ook naar de relaties tússen de gebiedstypen. We geven onze inwoners keuzemogelijkheden die passen bij de omgeving en aansluiten op onze doelen."

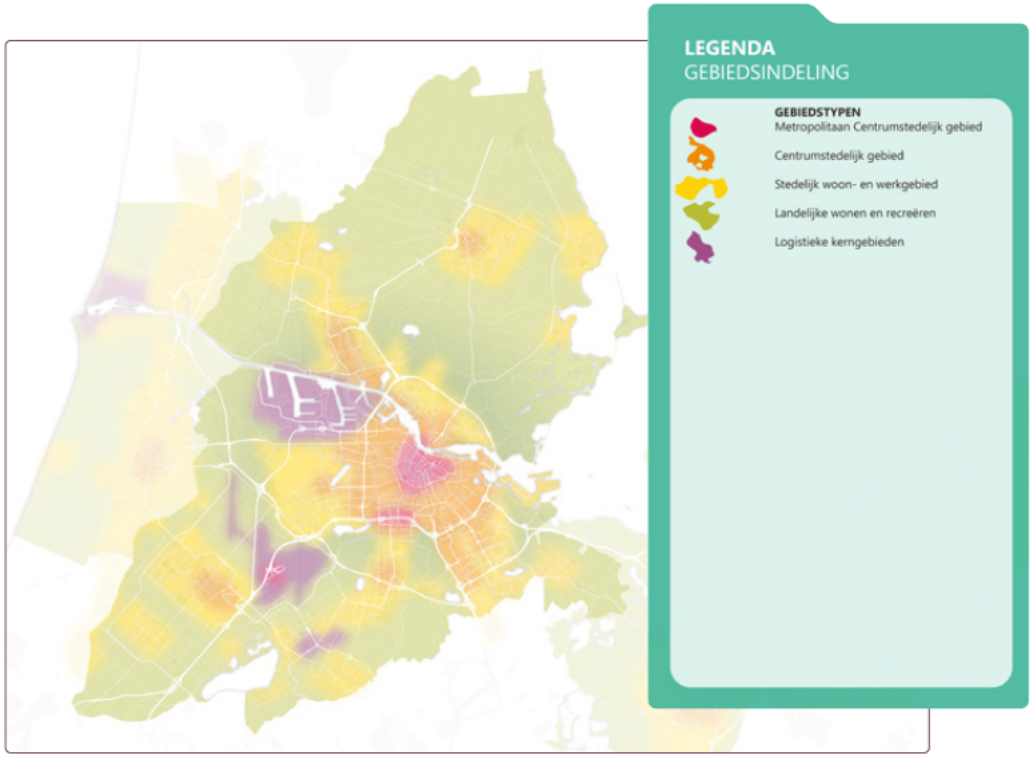
1.1 GEBIEDSTYPEN IN EEN AFWISSELENDE REGIO

De vervoerregio bestaat uit veertien gemeenten die veel van elkaar verschillen, vaak zelfs binnen een gemeente zelf.

Verschillen in het aantal bewoners, bezoekers of mensen hier komen om te werken. Dat geldt ook voor hoe dicht een stad is gebouwd, de beschikbare ruimte en infrastructuur, inrichting en de vraag of vooral gewoond of gewerkt wordt. We zien ook overeenkomsten. Bijvoorbeeld in de mate van het percentage inwoners in een stad of soort voorzieningen. Ieder gebiedstype heeft een andere invulling van de mobiliteit nodig, waarbij we onze inwoners verschillende mobiliteitsopties willen geven die passen bij het gebied. We gaan daarbij uit van vijf verschillende gebiedstypen:

a Metropolitaan centrum stedelijk;
b Centrum stedelijk;
c Stedelijk woon-werkgebied;
d Landelijk wonen en recreëren en;
e Logistieke kerngebieden.

De gebiedsindeling is gekozen aan de hand van omgevingsvisies en mobiliteitsplannen van gemeenten en provincie en (sociaaleconomische) gegevens. We hebben ook gekeken welke locaties in de regio tot 2040 ontwikkeld worden. Het gaat hier bijvoorbeeld om de ontwikkeling van grote ov-knooppunten en grote transformatiegebieden, zoals Havenstad, Stationsgebied Hoofddorp en Achtersluispolder. De grenzen van de gebieden op de kaart zijn het uitgangspunt, maar niet hard. Zo kunnen nieuwe ontwikkelingen of ambities ervoor zorgen dat gebieden van type en kleur veranderen. Daarnaast is er per project maatwerk mogelijk. De gebiedsindeling stopt natuurlijk niet aan de grenzen van de Vervoerregio.



Figuur 1: vervoerregio Amsterdam onderverdeeld in vijf gebiedstypen

METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK (>30.000 INWONERS + BANEN PER KM^2)

Dit zijn gebieden met hoge dichtheden, met veel werkgelegenheid, een veelheid aan activiteiten en bezoekers. De leefkwaliteit voor veel inwoners in metropolitane gebieden is minder goed omdat er minder ruimte en een zeer hoge mobiliteitsdruk zodat problemen ontstaan zoals uitstoot en geluidsoverlast. Een prettige woonkwaliteit voor inwoners en bedrijven en het gastvrij ontvangen van bezoekers is een uitdaging. Een goede verdeling van de beperkte openbare ruimte is één van de belangrijkste opgaven. Hierin moeten scherpe keuzes worden gemaakt.

Dit gebiedstype is zeer geschikt voor actieve modaliteiten (lopen, fietsen). Aandachtspunten hierbij zijn de drukte op de fietspaden, de groei in snelheidsverschillen en het parkeren van fietsen in de openbare ruimte. Door zorgen over verkeersveiligheid fietsen kinderen steeds minder. Ook hoogwaardig openbaar vervoer is in deze gebieden zeer belangrijk. Er zijn genoeg en toegankelijke haltes, maar er zijn zorgen over betaalbaarheid voor bepaalde doelgroepen. Deelmobiliteit wordt door de grote vraag vaak door de markt opgepakt waarbij zij afhankelijk zijn van regels van de gemeente. Er is minder ruimte voor (stilstaande) voertuigen zoals de (doorgaande) auto of vrachtverkeer. Voorbeelden: Amsterdam Centrum, Amsterdam Zuid en Schiphol Plaza.

CENTRUMSTEDELIJK GEBIED (12.000 - 30.000 INWONERS + BANEN PER KM^2)

Ook hier zijn gebied door hoge dichtheden en lopen verschillende functies door elkaar (wonen, werken, voorzieningen). De beperkte ruimte zorgt voor druk op het mobiliteitssysteem en een minder goede leefkwaliteit (uitstoot, geluid). De belangrijkste manieren van vervoer zijn het (hoogwaardig) openbaar vervoer en fietsen. Omdat er dicht op elkaar is gebouw zijn er over het algemeen genoeg toegankelijke haltes, maar de randen van het gebied is dit soms niet het geval. Fietspaden worden steeds drukker en de snelheidsverschillen groeien. De auto wordt vooral gebruikt in de verbindingen naar buiten het gebied. De stedelijke centra zijn te verdelen in de oude centra en de nieuwe centra. In beide is er veel verkeer. De oude centra, bijvoorbeeld in Purmerend, is weinig ruimte. Er is daardoor minder plek voor de (vracht) auto, en zéker voor doorgaand verkeer: wie niet in het centrum hoeft te zijn kan eromheen. Er wordt vooral ingezet op de combinatie van fiets en ov. De nieuwe centra, denk aan Hoofddorp of Amstelveen, hebben vaak een bredere opzet waarbij de auto nog een grotere rol speelt. Hier is het belangrijk om de inrichting zo te maken dat het uitnodigt om meer te lopen en fietsen, het ov meer in te zetten op de langere afstand en de ruimte voor de auto te verkleinen.

STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED (4.000 - 12.000 INWONERS + BANEN PER KM^2)

Het Stedelijk Woon- en Werkgebied (denk aan de kernen van Edam en Volendam) is een mix van inwoners en bezoekers. De opgaven liggen in het benutten van mogelijkheden voor mengen van wonen en werken, verdichting en goede interne en externe verbindingen. Het is niet zeker of maatschappelijke voorzieningen kunnen blijven bestaan door hoge huurprijzen waardoor mensen misschien verder moeten reizen richting centrumgebieden. Het openbaar vervoer is

erg belangrijk voor de verbinding met andere gebiedstypen. De toegankelijkheid van haltes is hierbij een aandachtspunt. De auto speelt vooral een rol op de langere afstanden, en er liggen kansen om de (elektrische) fiets in te zetten als goed alternatief voor autoverplaatsingen op de korte en de middellange afstand. Bijvoorbeeld door het aanleggen van doorfietsroutes. Er liggen kansen op het gebied van leefkwaliteit en veiligheid door doorgaand autoverkeer niet door de stad te laten rijden. Deelmobiliteit is niet overal winstgevend waardoor het soms moeilijk van de grond komt.

LANDELIJK WONEN EN RECREËREN (<4.000 INWONERS + BANEN PER KM^2)

Dit zijn de gebieden tussen en aan de randen van de stedelijke gebieden, maar ook grote delen van de kleinere gemeenten. De opgaven voor dit gebied zijn het beschermen van het open landschap en de leefbaarheid door een goed gebruik van bestaande infrastructuur. Bij nieuwe ontwikkelingen is het belangrijk dat hier vooral wordt ingezet op een menging van wonen en werken waarbij voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn. Ook hier is het mogelijk dat maatschappelijke voorzieningen verdwijnen en dat inwoners verder moeten reizen naar andere plaatsen. Het gebied is heel geschikt voor recreatie. In deze gebieden is vaak niet dicht op elkaar gebouwd en soms is er maar één lange straat met woningen. Hierdoor is traditioneel openbaar vervoer niet voor iedereen dichtbij is. Ook het fietsgebruik is hier lager dan in de meer stedelijke gebieden. De auto blijft een alternatief voor de plekken waar het ov minder beschikbaar is en fietsen te ver. Mensen zijn in deze gebieden meer afhankelijk van hun auto dan in andere delen van de regio. Doordat er minder mensen wonen, heeft deelmobiliteit mogelijk alleen kans op succes met hulp van de overheid. De (elektrische) fiets wordt wel veel gebruikt voor recreatieve bestemmingen en steeds vaker om naar werkgebieden, voorzieningen in het (centrum)stedelijke gebied en knooppunten te komen. De beleving van routes is hierbij nog niet altijd positief en het ontbreekt vaak aan rechtstreekse routes. Verkeersveiligheid is een aandachtspunt op bijvoorbeeld de smalle wegen die gedeeld worden met fietsers en (zwaar) landbouwverkeer. Door de wegstructuur en soms ook erfgoed of kwetsbare natuur is het niet altijd mogelijk de wegen aan te passen of verkeersveiliger te maken. Dat er steeds meer oudere mensen zijn, brengt opgaven mee op het gebied van inclusiviteit en toegankelijkheid.

LOGISTIEKE KERNGEBIEDEN

Dit zijn grote gebieden met vooral werkgelegenheid en weinig bewoners. Het gaat specifiek om groot Schiphol, het havengebied, en de greenport rondom Aalsmeer. De auto is het belangrijkste vervoersmiddel in dit gebiedstype. Het goederenvervoer is ook erg belangrijk en moet gefaciliteerd worden. (Hoogwaardig) openbaar vervoer speelt een grote rol in vervoer naar de bedrijven rondom de luchthaven en in het havengebied. De activiteiten in deze gebieden gaan dag en nacht door en werknemers reizen daarom ook 's nachts naar het werk. Zij voelen zich niet altijd veilig tijdens deze uren. Dat vervoer beschikbaar en betaalbaar is, zijn belangrijke aandachtspunten voor deze doelgroep. De verkeersveiligheid heeft te lijden onder het gebruik van grote voertuigen op vaak smalle polderwegen. Wandel- en fietspaden zijn niet altijd aanwezig en/of veilig ingericht.

VERVOERWIJZEN MOETEN PASSEN BIJ GEBIED EN BIJ AFSTAND

De vervoerwijzen die het beste passen, verschillen dus per gebied. Maar niet elk vervoersmiddel is voor elke afstand geschikt. Daarom hebben we voor ieder gebiedstype voor elke afstand bepaald welke vervoersmiddelen dus het meest geschikt zijn en aangemoedigd of mogelijk gemaakt moeten worden, welke wat minder geschikt maar wel acceptabel zijn en welke beter niet gebruikt kunnen worden.

Zie Mobiliteit en ruimte versterken. We volgen daarbij het STOMP-principe:

- voor verplaatsingen kleiner dan 2 kilometer zetten we in op lopen en (deel) fietsen;
- verplaatsingen tussen de 2 en 7,5 kilometer worden vooral met de (elektrische)fiets en het openbaar vervoer gemaakt;
- voor verplaatsingen tussen 7,5 en 20 kilometer zetten we in op het openbaar vervoer, de (elektrische) fiets en de speedpedelec;
- voor afstanden verder dan 20 kilometer zijn vooral het openbaar vervoer, intercity's en de (deel)auto belangrijke vervoersmiddelen.

Als de reis gaat van het ene naar het andere gebiedstype, dan kan het meest geschikte vervoersmiddel verschillen. In dat geval willen we een makkelijke overstap bieden.

Figuur 2: Vervoerswijzen per gebiedstype en per reisafstand

1.2 ZAANSTREEK-WATERLAND

Voor deze paragraaf hebben we gebruik gemaakt van en aangesloten bij de Strategische Agenda Bereikbaarheid Zaanstreek-Waterland.

BESCHRIJVING

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit een aantal grotere plaatsen en een aantal kleine (oude) stadjes en dorpen. Hier is veel lintbebouwing (lange lijn van woningen langs een weg of kanaal). In Zaanstreek-Waterland liggen kwetsbare (Natura 2000) gebieden, zoals de veenweidegebieden, en de polders van de Beemster en de Stelling van Amsterdam zijn werelderfgoed. De veen- en kleibodem zorgen voor bodemdaling en daardoor verzakkingen. Niet overal in dit gebied kan daarom gekozen worden voor aanleg en aanpassing van infrastructuur en sommige natuurgebieden zijn ook kwetsbaar voor uitstoot.

Bevolking
Met name in het Waterlandse deel wordt verdere vergrijzing verwacht en neemt het aantal werkende mensen af. Ook al groeit het aantal woningen, het aantal inwoners groeit minder hard. In de Zaanstreek is groeit het aantal inwoners nog wel, vooral in Zaanstad. De bevolking is gemiddeld genomen wat vaker praktisch opgeleid en heeft vaker een inkomen onder het gemiddelde dan ergens anders in onze regio. Dit vertaalt zich ook in bereikbaarheidsongelijkheid, met Zaandam-Oost als duidelijk voorbeeld.

Werkgelegenheid
De Zaanstreek is het oudste industriegebied ter wereld. Dat is nog steeds te zien. In het Zaanse deel van de regio maakt de voedingsindustrie een groot deel uit van de werkgelegenheid met vooral banen voor praktisch opgeleiden. Veel werkgelegenheid is op bedrijventerreinen waar de bereikbaarheid met ov niet optimaal is. Ook vallen de vele bouwbedrijven uit onder meer Volendam op, die voor hun werk afhankelijk zijn van een auto of bestel- of personenbusjes.

Toch werkt het grootste deel van de inwoners in Amsterdam of op Schiphol. De meeste mensen werken dus niet in hun eigen woonplaats, wat je ook terugziet in de files op de weg en in het ov: de bussen, treinen en wegen zitten in de spits in de ene richting vol, maar de andere richting is erg leeg.

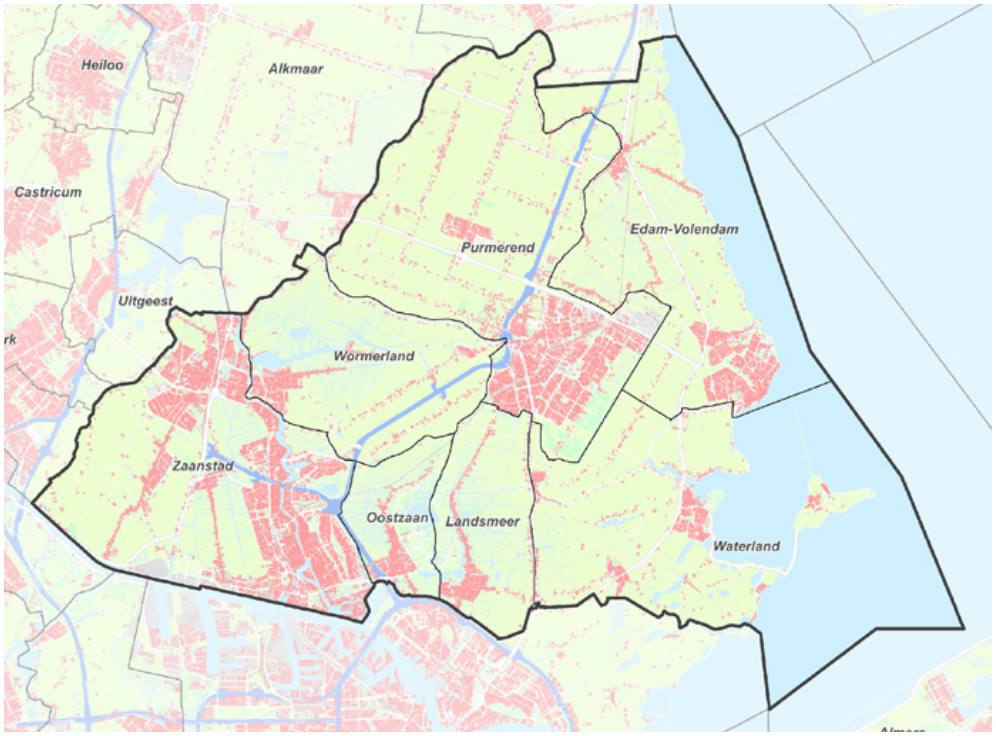
Toerisme en recreatie
Zowel de Zaanse Schans als Volendam en Marken trekken veel toeristen en bezoekers uit binnen- en buitenland. Het is belangrijk deze goed te begeleiden en de afhankelijkheid van de eigen auto en touringcars te verminderen.

Ook het grote aantal recreanten op fietsen, elektrische fietsen en brommers en andere soorten lichte elektrische voertuigen (LEV's) op de smalle wegen vraagt aandacht in Zaanstreek-Waterland.

Toekomstige ontwikkelingen
Net als in de rest van de Metropoolregio Amsterdam is ook in Zaanstreek-Waterland veel woningbouw gepland. In alle gemeenten wordt bijgebouwd. Grote woningbouwlocaties komen vooral in Zaanstad (zoals Achtersluispolder en Kogerveldwijk) en Purmerend (zoals Waterlandkwartier). De regio wil daarom ook meer werk naar de regio krijgen zodat de woon-werkbalans beter wordt en er meer woon-werkverkeer de andere kant op komt. Maar het combineren van wonen en werken in één gebied levert ook uitdagingen op, zoals mogelijke gevaarlijke situaties tussen vrachtwagens en fietsers.

De ontwikkeling van Haven-Stad in Amsterdam, die voor een deel zelfs overloopt in ontwikkelingen als

Zaanstreek-Waterland bestaat uit een aantal grotere plaatsen en kleine (oude) stadjes en dorpen, met veel lintbebouwing en veel groen



Figuur 3 is een kaart van deelgebied Zaanstreek-Waterland

ZAANSTAD

- Ranke stad langs Zaan en spoor, barrières
- Ook lange lintdopen
- Zaanse Schans grote toeristentrekker
- Zaandam groeit aan Amsterdam vast; hov, fiets en betere openbare ruimte als katalysator duurzame mobiliteit
- Impuls Zaanstad-Noord via fiets en deelmobiliteit, aansluitend op trein

WORMERLAND

- Compacte kern Wormer plus meerdere lintdorpen (Neck tegen Pumerend aan)
- Woningbouw Wormer: verkeersopgave
- Zaanoever economisch aantrekkelijker maken (toerisme/recreatie)
- Station Wormerveer versterken als knooppunt, ook voor Wormer
- Lintdorpen aangewezen op fiets en auto

PURMEREND

- Purmerend gebouwd als 'groeikern'
- Veranderen mobiliteit bij binnenstedelijk verdichten vraagt extra aandacht
- Ov op Amsterdam gericht; daar kom je makkelijker dan in de bibliotheek
- Structuur Beemster ligt vast, werelderfgoed

EDAM-VOLENDAM

- In Volendam is het nooit rustig, veel toeristen, veel touringcars
- Grote gemeenschaps- en ondernemingszin, veel bestelbusjes
- Ov met rest Zaanstreek-Waterland erg beperkt
- Smalle dijken en lintbebouwing in Zeevang beperken verbeteropties

WATERLAND

- Verspreid liggende kernen
- Sterk verbonden met Amsterdam. Ov en auto prima, fiets kan beter.
- Relatief veel deelvervoer, met name Monnickendam, door burgerinitiatief
- Knooppunten met potentie voor verbetering

LANDSMEER

- Lintdorpen tussen Purmerend en Amsterdam
- Beleving verkeersveiligheid vraagt aandacht
- Aanbod alternatieven voor de auto vergroten, bijvoorbeeld via verbeteren fietsnetwerk, deelmobiliteit en ov

OOSTZAAN

- Lintdorp nabij Zaanstad en Amsterdam, in afstand maar niet qua bereikbaarheid
- Verbetering Thorbeckeweg (AVANT)
- Verkeersveiligheid vraagt om betere inrichting openbare ruimte
- Fiets beter maken naar Zaanstad en Amsterdam, evt. evenwijdig aan lint
- Kans: betere aanhaking op station Noord

Achtersluispolder, gaat ook grote invloed hebben op de opgaven voor Zaanstreek-Waterland. Maar het biedt ook kansen, door bijvoorbeeld duurzame mobiliteit voor Haven-Stad en Zaanstreek-Waterland.

MOBILITEIT IN HET GEBIED

Zaanstreek-Waterland wordt ontsloten met een aantal spoorlijnen en wegen en een uitgebreid busnetwerk. De verbindingen zijn met name op Amsterdam gericht en vaak van goede kwaliteit. Zo zijn de busverbindingen richting Amsterdam of richting tussenstops naar Amsterdam goed op orde, maar tussen de verschillende kernen, en soms zelfs binnen gemeenten, een stuk minder. Ook fietsen tussen oost en west is een uitdaging in Zaanstreek-Waterland. Omdat er routes ontbreken en er veel water is en wegen zijn, lukt dit niet goed.

Naast een aantal grote verbindingen zijn vooral in de landelijke delen ook smalle polder- en dijkwegen te vinden. Mensen voelen zich hier minder veilig, terwijl het moeilijk is drempels aan te leggen (trillingen) of ruimte voor een fietspad te maken.

Deelmobiliteit in Zaanstreek-Waterland is er tot nu toe niet veel. Zelfs in de Zaandam en Purmerend komt dit niet echt van de grond. Dat is wel zo in Monnickendam, waar deelmobiliteit door inwoners is ontwikkeld en een succes is.

In de grotere kernen zoals Zaandam en Purmerend zijn allerlei voorzieningen te bereiken. Maar hoe kleiner de kernen worden, hoe meer er zorg is over het behoud en de bereikbaarheid van de voorzieningen. In delen van de regio waar minder mensen wonen wordt de auto veel gebruikt, doordat voorzieningen en werk vaak ver weg zijn. Wel hebben veel mensen in deze regio openbaar vervoer dichtbij, die ze snel naar (vooral) Amsterdam brengt.

Toekomstbeeld
We zien dat de wegverbindingen in de regio aan hun grenzen zitten en dat sommige openbaar vervoer verbindingen te druk worden. Terwijl er wel veel nieuwe woningen worden gebouwd. De oplossing zien we hier vooral in ov, fiets en deelmobiliteit.

Om de woningbouw te ondersteunen is verder investeren in het hoogwaardige openbaar vervoer nodig op de Purmerendcorridor en op de ZaanIJ-corridor (stap naar bussen met nog meer kwaliteit (Bus Rapid Transit BRT, ook wel R-net Metrobus) en later eventueel zelfs tram). Daarbij kan de ZaanIJ-corridor ook helpen bij het verminderen van de bereikbaarheidsongelijkheid in Zaandam-Oost. De treinverbinding tussen Zaanstad en Amsterdam vraagt ook verbetering, voornamelijk op het traject tussen Zaandam en Sloterdijk. Ook de Hoornse lijn (Purmerend) willen we vaker laten rijden, maar dat is lastiger te realiseren.

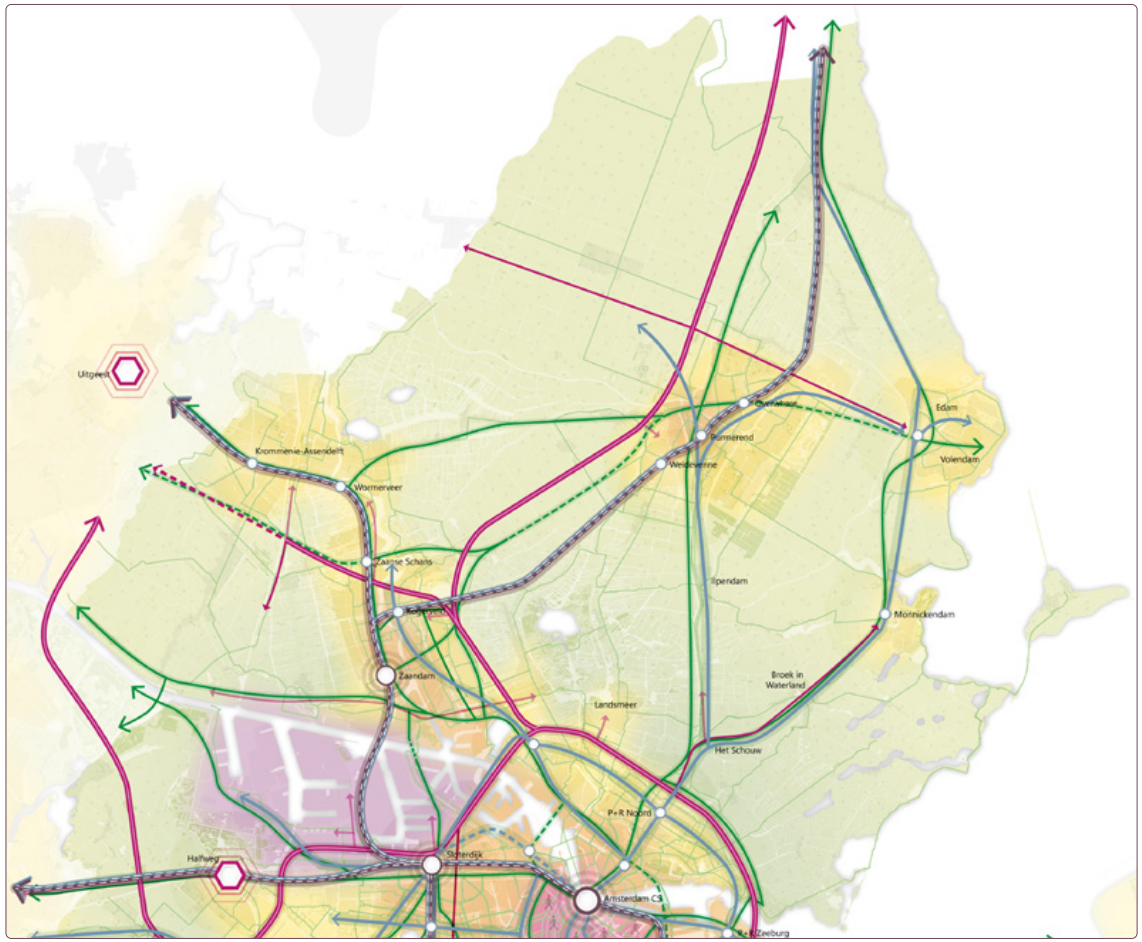
Verder is een impuls voor de fiets gewenst. De MRA-doorfietsroutes zijn daarbij erg belangrijk; net als het openbaar vervoer helpen ze bij het bereiken van grote woningbouwlocaties. Daarnaast willen we kijken waar het oost-west fietsen door de regio makkelijker kan worden gemaakt. Doordat dit nu vaak lastig is en je ver moet omrijden, blijven nemen mensen toch vaak afhankelijk de auto.

In de kleinere kernen en in het landelijk gebied is de auto vaak de logische optie. Toch willen we ook daar meer alternatieven bieden, om het gebied beter bereikbaar te maken. Want de inwoners van deze regio werken of recreëren vaak in gebieden waar minder ruimte is voor de auto. De betere fietsroutes bieden een oplossing, ook in de vorm van ketenmobiliteit (het combineren van vervoersmiddelen): bijvoorbeeld met de fiets naar hubs, waar je kunt overstappen op het hoogwaardig openbaar vervoer. Daarnaast willen we kijken hoe we in Zaanstreek-Waterland deelmobiliteit breder beschikbaar kunnen maken, als onderdeel van

publieke mobiliteit. Daarbij willen we leren van het succes van Monnickendam, waar blijkt dat deelmobiliteit ook in hoogstedelijke gebieden kan slagen.

Door op deze manier fietsen, ov en deelmobiliteit aan te moedigen, zorgen we ervoor dat er op de weg genoeg plek blijft voor de mensen die – bijvoorbeeld voor hun beroep – afhankelijk zijn van de auto. Daarbij kijken we ook naar hoe we deze mensen en bedrijven klaar kunnen maken voor Amsterdam Autoluw en zero-emissie (gebieden). Bijvoorbeeld door te onderzoeken of een hub voor bouwbusjes oplossingen kan bieden.

Op verschillende plekken liggen doorgaande wegen in de bebouwde kom. Dit zorgt voor grote leefbaarheidsproblemen (uitstoot, geluid), vooral in Krommenie en Waterland. Investeren in een oplossing is nodig. De ruimte die hierdoor mogelijk beschikbaar komt, kan gebruikt worden voor fietsen en lopen.



Figuur 4: Het gewenste multimodale netwerk in Zaanstreek-Waterland

BELANGRIJKSTE MOBILITEITSOPGAVEN ZAANSTREEK-WATERLAND

Dit zijn de belangrijkste opgaven voor dit gebied.

- Volop inzetten op ov, fiets en ketenmobiliteit, voor betere bereikbaarheid, maar ook voor het verminderen van de bereikbaarheids-ongelijkheid. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen vraagt daarbij ook aandacht.
- Stap naar Bus Rapid Transit (BRT) / R-net Metrobus of tram op hov ZaanIJ-corridor en verbeteren van het openbaar vervoer op de Purmerend-corridor, op tijd om de bouw van nieuwe woningen te ondersteunen.
- MRA-doorfietsroutes maken en het regionale fietsnetwerk verbeteren in met name oost-westrichting.
- Verbeteren leefkwaliteit provinciale wegen binnen bebouwde kom, vooral in Krommenie en Broek in Waterland; de ruimte die hiervoor beschikbaar komt inzetten voor fietsen en lopen.
- Als onderdeel van publieke mobiliteit, deelmobiliteit beschikbaar maken in de hele regio, ook in de kleine kernen, met het goede voorbeeld in Monnickendam.
- Zoeken naar oplossingen voor de (het gevoel van) verkeersonveiligheid in de wat landelijker delen, vooral waar dit mensen nu tegenhoudt om (recreatief of voor woon-werkverkeer) te fietsen. We houden daarbij rekening met de lastige opgave door lintbebouwing, erfgoedstatus en dijken.
- Ondernemers en inwoners in de regio klaarmaken voor Amsterdam Autoluw en zero-emissie (gebieden), verder aanmoedigen van fiets en ov en onderzoeken van oplossingen voor bouwbusjes, zoals een hub.
- Verbeteren van alternatieven voor eigen auto en touringcar voor toeristen in de Zaanse Schans, Volendam en Marken.
- Beperkte capaciteit spoor tussen Zaandam en Sloterdijk en onaantrekkelijke treinfrequenties op de Hoornse lijn vragen blijvende lobby.
- Vergroten werkgelegenheid in Zaanstreek-Waterland is gewenst; deze is nu relatief laag ten opzichte van het aantal inwoners en leidt tot veel woon-werkverkeer de regio uit.

1.3 AMSTERDAM

Voor deze paragraaf hebben we gebruik gemaakt van en aangesloten bij de Omgevingsvisie Amsterdam en de Agenda Amsterdam Autoluw.

BESCHRIJVING

Amsterdam is een stad met inmiddels bijna 900.000 inwoners. Er komen veel bezoekers, toeristen en mensen die er werken. De stadsdelen verschillen flink van elkaar, bijvoorbeeld als het gaat om bevolkingssamenstelling, arbeidsplaatsen, inkomens en hoe mensen zich verplaatsen. Denk bijvoorbeeld aan het historische stadscentrum met metropolitane kenmerken en veel bezoekers tegenover de meer (centrum)stedelijke woon- en werkgebieden buiten de A10 zoals Noord en Nieuw-West of de vele kantoren rondom de Zuidas. Landelijk Noord en Sloten zijn aan de andere kant weer wat landelijker. Terwijl Weesp meer aan de kernen in Waterland doet denken.

Bevolking
Op 1 januari 2023 telde Amsterdam ongeveer 880.000 inwoners. Dit groeit richting 2037 naar 1 miljoen, met verdere groei richting 2050. De groei van de bevolking gaat samen met de groei in het aantal woningen: 150.000 tot 2050. In de rest van de regio groeit dit minder hard waardoor de grootste druk op de gemeente Amsterdam ligt in de totale opgave van de woningbouw binnen de MRA.

Amsterdam kent vergeleken met andere steden in de regio en de rest van Nederland een jongere bevolking. Dit komt onder andere doordat studenten, mensen uit de rest van Nederland en uit het buitenland hier willen wonen. De vergrijzing treedt hierdoor wat later in dan in sommige andere delen van de regio, maar dat neemt niet weg, dat ook Amsterdam de komende decennia te maken krijgt met forse aantallen ouderen, het percentage 65-plussers is vergelijkbaar met de rest van het land, er staan alleen veel jongeren tegenover.

In Amsterdam ligt het inkomen gemiddeld genomen iets lager dan in de rest van Nederland. Er zijn veel echt lage inkomens (door onder andere de studenten) en ook veel juist wat hogere inkomens. De middeninkomens verhuizen vaak naar buiten de stad, omdat de huizenprijzen hoog zijn en mensen grote willen wonen.

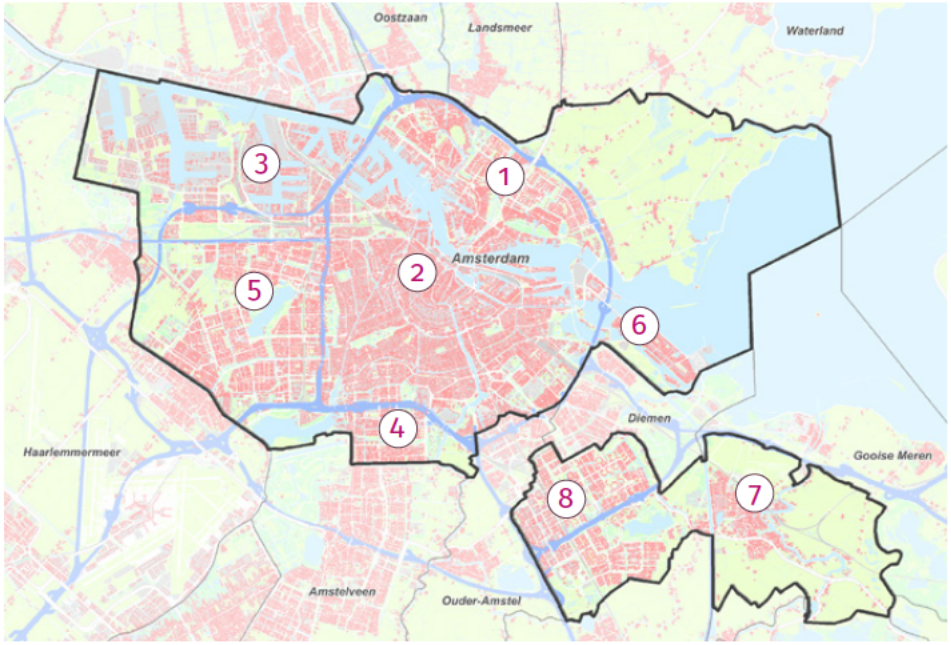
Toerisme
In 2019 kende Amsterdam 10,2 miljoen bezoekers die langer bleven dan een dag, 11,3 miljoen bezoekers voor een dag en 0,7 miljoen cruisepassagiers. Hoewel de gemeente haar best doet de aantallen wat minder hard te laten groeien, verwacht Amsterdam in de toekomst grote hoeveelheden toeristen en bezoekers. Dit heeft een negatief gevolg voor de openbare ruimte in het centrum en zorgt voor veel touringcars en logistieke stromen.

Werkgelegenheid
In Amsterdam zijn meer dan 600.000 banen. De woon-werkbalans is scheef: veel mensen van buiten Amsterdam werken in Amsterdam. Voor de banen in Amsterdam is gemiddeld genomen een hogere opleiding nodig dan in de rest van het land en regio. De dienstverlening is de grootste sector.

MOBILITEIT IN HET GEBIED

Hoewel de verbindingen binnen de stad over het algemeen goed zijn, hebben stukken van sommige stadsdelen – denk bijvoorbeeld aan delen van Nieuw-West, Noord of Zuidoost – en de randen van de stad minder opstapplaatsen. Deze delen van de stad hebben vaak een ruimere opzet en kennen een hoger autobezit en -gebruik. Betaald parkeren is hier (nog) niet altijd ingevoerd. Fietsroutes zijn niet altijd logisch en aantrekkelijk, de afstanden zijn groter en routes voor de auto zijn

Amsterdam is een stad met inmiddels bijna 900.000 inwoners. Er komen veel bezoekers, toeristen en mensen die er werken



Figuur 5: Bijzonderheden per deelgebied in Amsterdam

1 NOORD

- Enorme bevolkingsgroei
- Was 'ver weg', nu onderdeel van de stad
- IJ barrière in verbinding met rest stad
- Veel ontbrekende schakels fiets en lopen
- Verkeersveiligheid en (onderhoud) openbare ruimte verbeteren
- Noord en Zaandam groeien naar elkaar: hov ZaanIJ en Dam-tot-Dam fietsroute
- Landelijk Noord: natuur, landbouw en beperkte bebouwing. Veel fietsrecreatie. Ov via flexibel vervoer. Belangrijkste opgave: zwaar verkeer en sluipverkeer.

2 BINNEN DE RING

- Historisch centrum met veel bezoekers, daaromheen (woon)wijken
- Meer brede trottoirs, fietspaden en fietsstraten; parkeerplekken weghalen
- Van bezit naar gebruik: buurthubs voor deelmobiliteit voor bewoners
- Snelheid zo veel mogelijk naar 30km/u
- Zwaar (vracht)verkeer (incl touringcars 2024) uit centrum: sparen bruggen en kades, verkeersveiligheid
- Meer ruimte voor groen

3 HAVEN-STAD

- Van monofunctioneel werkgebied naar gemengd gebied, 40-70.000 woningen
- Knooppunt Sloterdijk topkwaliteit; beter benutten en verbinden met omgeving
- Plus voor fiets gewenst, richting Zaandam en over IJ / Noordzeekanaal heen
- Hov-impuls: Kleine Ring en ZaanIJ
- Voorkomen overlast logistiek

4 ZUIDFLANK

- Zuidas: van eenzijdige kantoorbuurt naar leefbare, complete stadswijk
- Openbare ruimte: stimuleren lopen, fietsen en ov, evt. ten koste van auto
- Uitbreiding dienstregeling ov, meer capaciteit bus-, tram- treinstation Zuid
- Overschot parkeerruimte Zuidflank verkleinen door parkeerplekken op te kopen
- Bedrijfsleven, onderwijs: anders reizen

5 NIEUW-WEST

- Van 160.000 naar 200.000 inwoners
- Woonbeleving scoort slecht, 'buitenwijk'
- Ambitie: volwaardige kern in metropool
- Auto sneller naar hoofdnet; minder overlast, betere veiligheid in woonbuurt
- Lopen, fietsen en deelmobiliteit verbeteren en stimuleren bij bewoners
- Prettige overstapplekken creëren

6 ZEEBURGEREILAND / IJBURG

- Grotendeels nieuwe stad
- Nog niet alle voorzieningen aanwezig
- Eilandenarchipel met maar één as: 'de cruciale mijl'
- Verbeteren doorfietsroutes, potentie e-bike IJburg door grotere afstanden
- Integreren buurthubs in nieuwbouw
- Betere openbare ruimte Zeeburgereiland

7 WEESP

- Historische stad, maar ook grote nieuwbouwontwikkeling Weespersluis
- Groei en meer divers fietsgebruik vraagt verruimen en uitbreiden infrastructuur
- Aandacht voor fijnmazigheid ov: centrum, zorglocaties, bedrijventerreinen
- Centrum vrachtautoluwer
- Verkeersruimte optimaal benutten: deelauto, MaaS, slimme verkeerslichten
- Barrières spoor en N236 verminderen

8 ZUIDOOSTFLANK

- Werkgebied verdicht met woningen
- Veel voorzieningen aanwezig: Amsterdamse Poort, ArenA-gebied, sport; deels verdrongen door verdichting
- Netwerken van hoge kwaliteit
- Meer druk op verkeersveiligheid en bereikbaarheid door verdichting
- Beleving trein-/metrostations verbeteren

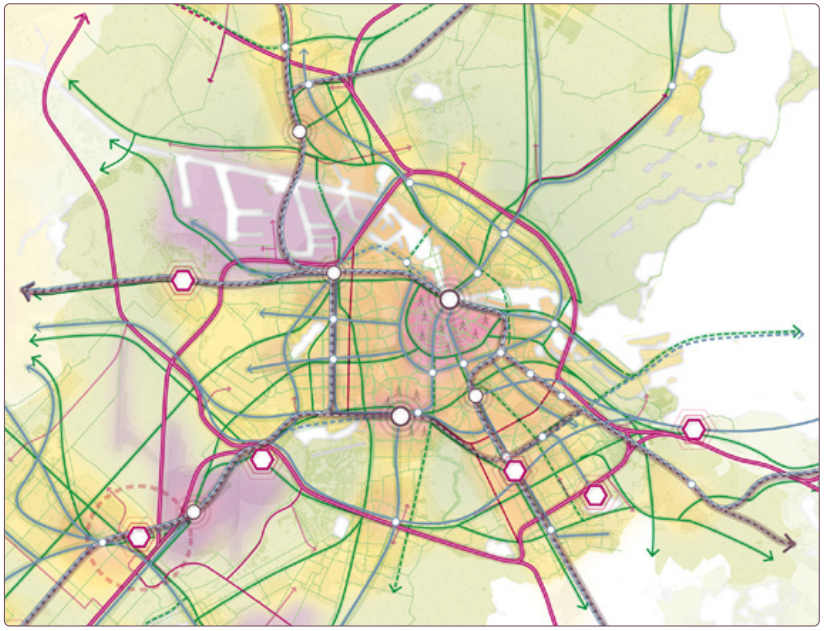
aantrekkelijk en snel. Mensen pakken onder andere hierdoor minder snel de fiets voor hun dagelijkse bezigheden. Deze plekken sluiten qua structuur en mobiliteit beter aan bij de gebiedstypen die op andere plaatsen in de regio voorkomen. Dit betekent dus dat in verschillende stadsdelen ook verschillende mobiliteitsoplossingen nodig kunnen zijn.

Toekomstbeeld

De groei van Amsterdam brengt een aantal grote opgaven met zich mee. Om de groei van de bevolking op te vangen vindt er veel gebiedsontwikkeling plaats de komende decennia. Het opvallendste voorbeeld is de ontwikkeling van Havenstad straks plek biedt aan evenveel inwoners als Gouda. Ondertussen worden er in Amsterdam Zuidoost tot 2050 ongeveer 50.000 woningen gebouwd. Dit vraagt om goede mobiliteitsoplossingen voor de toekomst: goed ov en sterke fiets-verbindingen.

Ook vraagt de toenemende drukte steeds meer om duidelijke keuzes in de schaarse ruimte. Hoe stedelijker de gebieden, hoe meer invloed dit heeft op de openbare ruimte en hoe moeilijker deze eerlijk verdeeld kan worden. Omdat er dicht op elkaar is gebouwd, zijn veel voorzieningen op loop- en fietsafstand te bereiken, maar het zorgt ook voor drukte en snelheidsverschillen op de fietspaden, vooral door nieuwe typen voertuigen. Dit is vooral in de spits te merken, maar ook steeds vaker daarbuiten. Omdat de auto in stedelijk gebied moeilijk in te passen is (ruimte, onveiligheid, uitstoot, geluid) zet Amsterdam in op het verminderen van het aantal geparkeerde en rijdende auto's in de stad. Het instellen van 30 km/u als norm past hierin. Wel is hierbij aandacht nodig voor de inpassing van het ov, zeker het hov. Dit heeft voordelen voor ontmoeten, lopen, fiets en ov. Drukte zien we ook terug in het ov op een groot aantal verbindingen. Dit is niet alleen binnen Amsterdam: in de ochtend reizen steeds meer mensen vanuit omliggende gemeenten naar Amsterdam en in de middag zien we een omgekeerde beweging.

Verder zien we in Amsterdam een grote groep bewoners die het steeds moeilijker heeft om zich te verplaatsen. Dit komt bijvoorbeeld door slechte toegankelijkheid van haltes (27% van de haltes is volledig toegankelijk, 2022) en een mindere bereikbaarheid met het ov van de randen van de stad. Ook wordt het ov voor bepaalde groepen te duur. De drukte op de fietspaden zorgt ervoor dat ouderen niet meer durven te fietsen en veel ouders hun kinderen niet zelfstandig durven laten fietsen.
Om de groei goed te begeleiden en in te spelen op deze actuele thema's zet de stad in op meerkernige ontwikkeling richting 2050. Hiermee komen van wonen en werkgelegenheid dichterbij elkaar te liggen en ook de voorzieningen zijn dichterbij. Ook zet de stad in op minder auto's door te investeren in actieve vervoerswijzen (lopen, fietsen) en het ov. De invoering van 30km/u zorgt voor een eerlijkere verdeling van de ruimte en is positief voor de verkeersveiligheid.

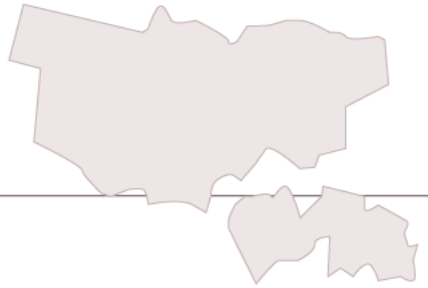


Figuur 6: Het gewenste multimodale netwerk in Amsterdam

BELANGRIJKSTE MOBILITEITSOPGAVEN AMSTERDAM

Dit zijn de belangrijkste opgaven voor dit gebied:

- Een efficiënte verdeling van de ruimte waarin de auto een kleinere rol krijgt. Voor een stad waar de auto minder dominant aanwezig is, moet extra worden ingezet op fiets, toegankelijk ov en deelmobiliteit. Het spreiden van de mobiliteit, zowel naar plaats als naar tijd, past hier ook bij;
- Wegen waar 30 km/u wordt ingevoerd moeten nog worden aangepast, zodat ze beter passen bij de omgeving; van belang is tegelijkertijd maatregelen te nemen om het ov goed te laten doorstromen, zeker op hov-routes.
- Voor een schaalsprong fiets moet de fiets aantrekkelijker zijn dan de auto op de korte afstanden en is aandacht voor kwalitatief goede doorfietsroutes nodig. Ook is het nodig oplossingen te vinden om beter om te kunnen gaan met de drukte op het fietspad (met nieuwe LEV's en deelmobiliteit) voor een betere verkeersveiligheid;
- De inzet op hubs (op regionaal, stads-, wijk- en buurtniveau, maar ook voor goederen) en zero-emissie zones voor overstap op schone vervoersmiddelen en het overslaan van goederen;
- De randen van de stad zijn soms moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer; met de introductie van publieke mobiliteit vragen deze gebieden daarom in ieder geval aandacht;
- Inclusiviteit (toegankelijkheid en betaalbaarheid van het ov / publieke mobiliteit) blijven aandacht nodig hebben.
- De overgang naar uitstootvrij vervoer in de hele bebouwde kom in 2030;
- Afspraken over logistieke stromen, zodat de overlast vermindert en de logistiek wel kan blijven doorgaan;
- Specifieke aandacht voor verkeersoverlast van zwaar verkeer en sluipverkeer door de dorpskernen in Landelijk Noord. De infrastructuur (met name bruggen) is hier niet op berekend.
- Ten slotte is er in Amsterdam steeds minder geld beschikbaar voor mobiliteit, onder andere door de aanpak 'kades en bruggen' en lagere parkeerinkomsten. Dit levert uitdagingen op.



1.4 AMSTELLAND-MEERLANDEN

Voor deze paragraaf hebben we gebruik gemaakt van en aangesloten bij de netwerkstudie en adaptieve agenda Haarlemmermeer, de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob en het Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

BESCHRIJVING

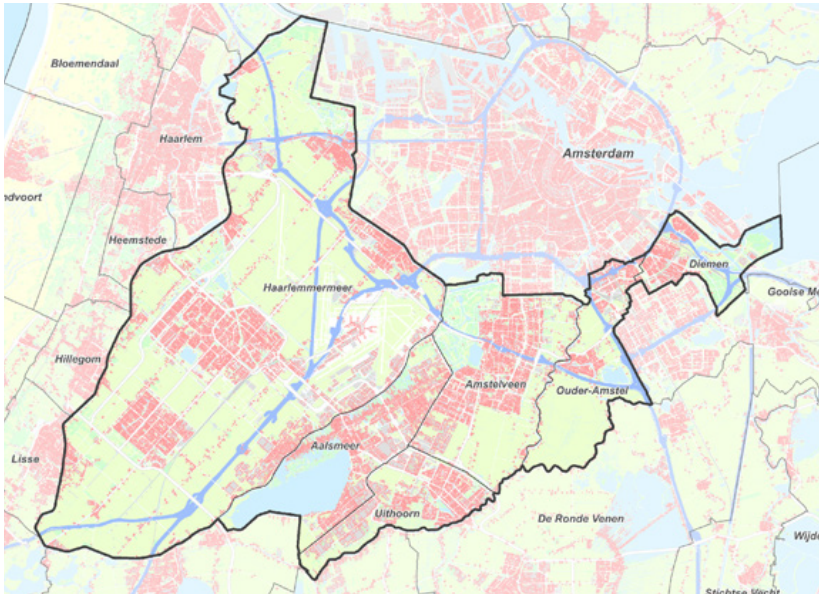
De regio Amstelland-Meerlanden (AML) is het zuidelijke deel van de Vervoerregio. Dit gebied is bijzonder door de grote afwisseling. Veel drukte en activiteiten op Schiphol, rond de bloemenveiling Aalsmeer en in Duivendrecht. Gebieden die aan Amsterdam vastgegroeid zijn, zoals Amstelveen en Diemen, en die daar de lusten en lasten van ondervinden. Kernen die steeds stedelijker worden zoals Hoofddorp en grotere dorpen zoals Uithoorn en Nieuw-Vennep. Er zijn ook landelijke gebieden zoals de Amstelscheg en Haarlemmerliede. Hierdoor zijn de verschillen tussen de gemeenten, en soms zelfs binnen één gemeente, groot. Toch zijn er ook overeenkomsten, zoals een sterke groei en enkele dezelfde mobiliteitsopgaven.

Bevolking
Amstelland-Meerlanden heeft rond de 350.000 inwoners (2019). De verwachting is dat dit tot 2040 met ongeveer 68.000 inwoners is gegroeid, waarbij verschillen te zien zijn: Amstelveen, Diemen en Haarlemmermeer groeien het hardst. Het gemiddelde inkomen is in deze deelregio hoog, vergeleken bij de rest van de regio. Je ziet hierdoor onder andere in een hoog autobezit per huishouden.

Werkgelegenheid
Het gebied is anders dan het noorden van onze regio door veel banen in het gebied zelf. Daarmee is het belangrijk voor de werkgelegenheid in de regio en daarbuiten. Alleen al op Schiphol werken meer dan 64.000 mensen, waarvan bijna 90% buiten de gemeente Haarlemmermeer woont. Vervoer en opslag, groothandel, detailhandel en andere soorten zakelijke dienstverlening zijn belangrijke sectoren binnen dit gebied.

Toekomstige ontwikkelingen
Het aantal woningen neemt tot 2040 in Amstelland-Meerlanden met ongeveer 50.000 toe. Belangrijke nieuwbouwlocaties komen in Haarlemmermeer (22.000 woningen, waaronder het gebied rondom het station in Hoofddorp en Nieuw-Vennep West), Amstelveen (13.000 woningen, waaronder Legmeer) en de Nieuwe Kern in Ouder-Amstel (5.000 woningen).

Amstelland-Meerlanden is bijzonder door de grote afwisseling: veel drukte en activiteiten rondom Schiphol en de bloemenveiling en landelijke gebieden als Amstelscheg en Haarlemmerliede



Figuur 7 is een kaart van deelgebied Amstelland-Meerlanden

HAARLEMMERMEER

- Poldergrid met 31 grote en kleine kernen
- Economisch kerngebied Schiphol
- Grote barrières zoals ringvaart en snelwegen
- Relaties met Zuid-Holland ondermaats
- Ruimte beperkter, daarom auto's naar rand, ruimte in kern voor actieve mobiliteit en ov
- Ontwikkeling wonen en werken koppelen aan hov (o.a. N/Z-lijn) en hubs (Hoofddorp)
- Aandacht nodig voor bereikbaarheid en nabijheid kleine kernen

AMSTELVEEN

- Oost-west: barrières in stadsstructuur
- Jeugd stapt over van scooter naar e-bike
- Ruimte steeds beperkter, daarom meer inzet op de fietser
- Parkeren bij ov-haltes door mensen van buiten (reizen naar Zuidas of Schiphol)
- Kansen voor hubs naast Stadshart: Sacharovlaan, mogelijk BTAZ P+R

AALSMEER

- Bloemenveiling, veel vrachtverkeer
- Zeer actieve lokale bedrijvigheid
- Lintdorpen: lastig voor nabijheid, deelmobiliteit en ov
- Bereikbaarheid: Haarlemmermeer goed, Amsterdam kan beter, Zuid-Holland onvoldoende
- Betere beleving knooppunt Aalsmeer

DIEMEN

- Omringd door Amsterdam
- Nieuw stedelijk gebied Holland Park
- Heel goed bereikbaar van alle kanten met spoor en wegen
- Ongewenst gebruik van Diemen als 'P+R' door forenzen voor Amsterdam
- Missing links lopen en fietsen
- Betere beleving station Diemen-Zuid

UITHOORN

- Veelzijdigheid: mooi wonen en recreëren aan Amstel, i.c.m. veel werkgelegenheid
- Start Uithoornlijn 2024.
- Onderzoek onderliggend busnet
- Doorfietsroutes richting Zuid-Holland vanaf nieuwe tramhaltes
- Doorgaand autoverkeer NZ en OW verminderen

OUDER-AMSTEL

- Zeer diverse gebieden: landelijk, stedelijk en dorps; wonen en werken
- Veel nieuwe woningen in De Nieuwe Kern en Werkstad OverAmstel; gebied aantrekkelijk bereikbaar houden
- Verkeersveiligheid aandachtspunt: hoge snelheden, aandacht voor elkaar
- Hubs als impuls bereikbaarheid kernen

De meeste woningen worden gebouwd dichtbij het openbaar vervoer, maar dat is (nog) niet overal het geval. Dat levert uitdagingen op voor de bereikbaarheid van het ov. We verwachten verder dat het aantal arbeidsplaatsen in de deelregio de komende jaren met ongeveer 50.000 tot 100.000 groeit.

MOBILITEIT IN HET GEBIED

Vergeleken met andere regio's zijn er in Amstelland-Meerlanden veel banen op korte afstand beschikbaar omdat Schiphol, Greenport Aalsmeer en Amsterdam dichtbij zijn. Maar niet al die banen zijn goed bereikbaar met de (elektrische) fiets en openbaar vervoer. Vooral voor inwoners die in 's nachts en op onregelmatige tijden werken, is openbaar vervoer niet altijd beschikbaar.

In verschillende grote kernen (Diemen, Duivendrecht, Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Halfweg-Zwanenburg) rijden wel treinen of metro's, maar niet overal. Inwoners in Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen kunnen vooral gebruik maken van het bus- en tramvervoer. Ook is het openbaar vervoer binnen een stad niet altijd goed, bijvoorbeeld in Aalsmeer en Uithoorn. Verder zijn de in de landelijke gebieden met openbaar vervoer niet overal even goed bereikbaar.

Het autobezit en het aantal gereden kilometers is in Amstelland-Meerlanden – ook door de aard van de werkgelegenheid en het aanbod van mobiliteit – hoog vergeleken met de andere regio's. In delen van de deelregio zorgen ook grotere afstanden voor meer autogebruik. Aan de andere kant is er in dit gebied in grotere kernen wel al wat meer deelmobiliteit, zeker vergeleken met het noorden van de Vervoerregio. Deelmobiliteit in combinatie met hubs geeft kansen om mensen te verleiden geen tweede of derde auto aan te schaffen.

Door alle bedrijven en activiteiten in dit gebied is er veel vrachtverkeer en landbouwverkeer. Zeker in combinatie met smalle polderwegen leidt dit soms tot verkeersonveilige situaties. Vooral op 60km/u wegen waar meerdere vervoersmiddelen samenkomen.

Toekomstbeeld
De vele woningbouwprojecten en toename van banen geeft uitdagingen. Ook in Amstelland-Meerlanden willen we, vanuit het STOMP-principe, fiets en publieke mobiliteit aanmoedigen. Omdat Amstelland-Meerlanden een diverse regio betreft met verschillende gebiedstypen – waarbij er ook binnen dezelfde gebiedstypen verschillen zijn te definiëren – is de toepassing van STOMP in veel gevallen maatwerk.

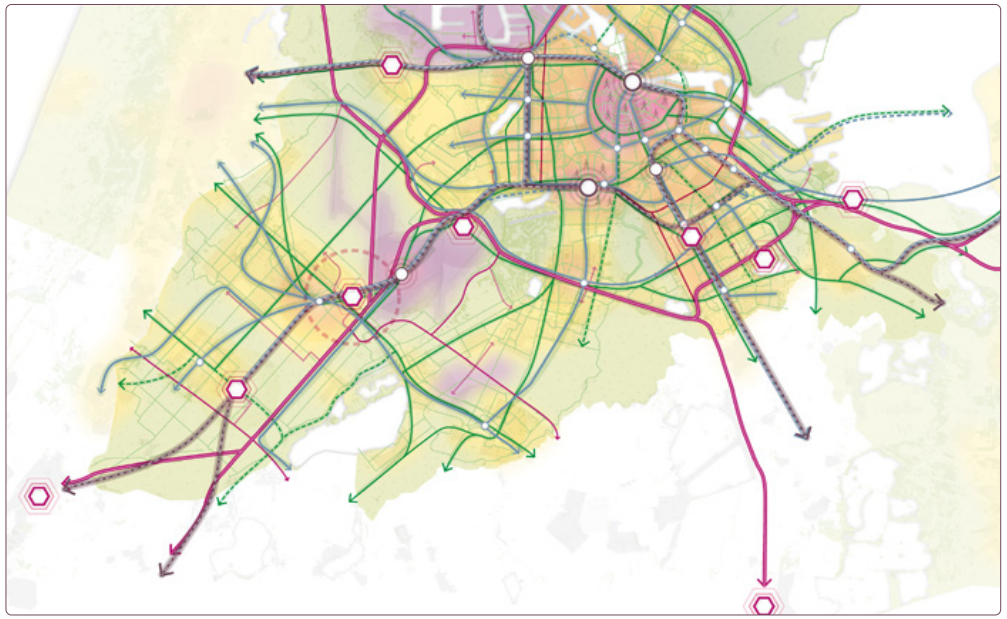
De woningbouwopgave vraagt om integratie van gebiedsontwikkeling en mobiliteit. Belangrijke investeringen zijn daarom de komst van de Uithoornlijn en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Dit biedt kansen om het ov-gebruik in de regio te laten toenemen en nieuwbouwlocaties minder afhankelijk van de auto te maken. Het goed verbinden van de nieuwbouw aan het regionale netwerk van fietsroutes en het netwerk van MRA Doorfietsroutes is de andere belangrijke stap. Om juist in de kernen meer ruimte en korte aantrekkelijke routes voor fietsen en lopen te maken, kan soms verbetering van een autoroute buitenom nodig zijn. Inzetten op gedragsverandering kan juist in dit gebied helpen om de mensen ook echt over te laten stappen.

Amstelland-Meerlanden heeft ook belangrijke relaties met Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Utrecht. Hier zijn ook veel ruimtelijke ontwikkelingen en in verschillende gevallen zijn dorpen aan weerszijden van de provinciegrens van oudsher aan elkaar verbonden. De verbindingen over de provinciegrenzen heen zijn echter niet altijd goed. Ook lopen er drukke provinciale wegen door het gebied, die vaak veel doorgaand verkeer hebben. Dit geeft in Amstelland-Meerlanden problemen voor de leefkwaliteit. Soms is de provinciale

weg wel omgelegd, maar is verbetering van de leefkwaliteit op de oude weg nodig. Bijvoorbeeld op de N196 in Uithoorn en Aalsmeer (de oude route van de N201).

Om doorgaand verkeer te verminderen, kan het ook helpen om ov en fiets naar de aangrenzende provincies te verbeteren. Denk aan het goed verbinden van de MRA-doorfietsroutes aan de andere provincies. Ook P+R kan een rol spelen in verminderen van doorgaand verkeer richting Amsterdam.

De provincie Noord-Holland is als wegbeheerder van veel wegen een belangrijke partner in dit gebied. We moeten samen nadenken over het toekomstig functioneren van het N-wegennet en samen werken om onze mobiliteitsdoelen waar te maken, lopende projecten af te ronden en woningbouwopgaven, die afhankelijk zijn van mobiliteitsinvesteringen, van de grond te laten komen.

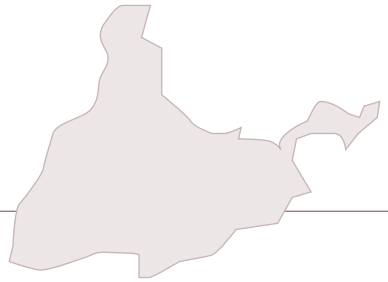


Figuur 8: Het gewenste multimodale netwerk in Amstelland-Meerlanden

BELANGRIJKSTE MOBILITEITSOPGAVEN AMSTELLAND-MEERLANDEN

Dit zijn de belangrijkste opgaven voor dit gebied:

- STOMP (passende inzet van lopen, fietsen, ov en (uitstootvrije) auto) toepassen op de bereikbaarheid van Amstelland-Meerlanden, op een manier die aansluit op de diversiteit van het gebied en de leefbaarheid in het gebied vergroot.
- Behoud en versterking van (ov-)bereikbaarheid. De fijnmazige en inclusieve bereikbaarheid van met name landelijke gebieden blijft een punt van aandacht. Invoering van het concept publieke mobiliteit biedt kansen om dit te verbeteren.
- Inzet op deelmobiliteit, hubs en ketenmobiliteit (waaronder MaaS, Mobility as a Service).
- Aandacht voor de extra druk op het landelijk gebied door olievlekwerking vanuit de verdichte gebieden.
- De woningbouwopgave vraagt om integratie van wonen, werken en mobiliteit in gebiedsontwikkelingen als Stationsgebied Hoofddorp, Lisserbroek, Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanshoek, Amstelveen Legmeer en de Scheg en Ouder-Amstel De Nieuwe Kern. Zo ontstaan (hoog)stedelijke gemengde woonwerkmilieus die direct bereikbaar zijn met trein en/of hov (o.a. ov Amsterdam-Haarlemmermeer).
- Verbeteren stedelijke en regionale fietsnetwerken, binnen de MRA regio en de verbindingen met aangrenzende regio's. Er ontbreken nog verschillende regionale fietsverbindingen en MRA-doorfietsroutes van oost naar west en met Amsterdam om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto op de middellange afstand. Ook fiets- (en ov-)verbindingen richting Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Utrecht vragen extra aandacht.
- Op sommige nieuwe ontwikkellocaties (waaronder Cruquius-Zwaanshoek) zijn nog geen centrale voorzieningen. Goede fiets- en ov verbindingen tussen deze ontwikkellocaties en bestaande voorzieningen binnen en buiten de gemeente zijn nodig.
- Er is aandacht nodig voor de bereikbaarheid van Schiphol en Greenport Aalsmeer voor praktisch geschoolden, zeker ook in de nacht.
- Vergroten van de inzet op verkeersveiligheid, om zo het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. Zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer dat samengaat met andere vervoersmiddelen vraagt in dit gebied extra aandacht, zowel in kernen als op wegen in het landelijke gebied.



De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen

2 DE MENS ALS STARTPUNT VOOR COMFORTABEL, VEILIG EN ONTSPANNEN REIZEN

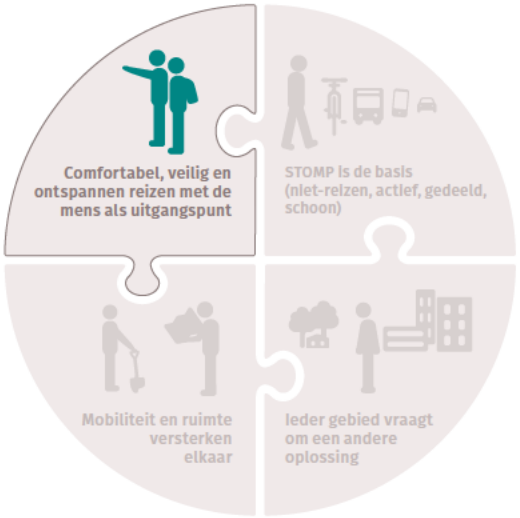
Mensen en bedrijven maken elke dag keuzes, die invloed hebben op mobiliteit. Infrastructuur, voertuigen en vervoersdiensten vormen daar een belangrijke voorwaarde voor, maar keuzes worden daar niet alléén door bepaald. Mensen maken ieder moment nieuwe keuzes. Voor een deel bewust, maar voor een groot deel ook onbewust of zonder nadenken. Door in te spelen op de motivaties die deze keuzes bepalen, is het mogelijk keuzes te beïnvloeden.

In deze paragraaf geven we aan hoe we hier met niet-infrastructurele maatregelen op willen inspelen. Bij mensen, maar ook bij (logistieke) bedrijven. Dit is geen vrijblijvende opgave: uit het Multimodaal Toekomstbeeld blijkt dat het nodig is om de groei van de (auto) mobiliteit te verminderen om de regio bereikbaar te houden.

Inzicht in wat mensen beweegt en hoe we bepaalde keuzes kunnen aanmoedigen is belangrijk

Met dit hoofdstuk geven we vooral – maar niet alleen – invulling aan het principe **De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen:**

"Reizigers in onze regio moeten comfortabel, veilig, vlot en onbezorgd hun bestemmingen kunnen bereiken. Inzicht in wat mensen beweegt en hoe we bepaalde keuzes kunnen aanmoedigen is daarom belangrijk. We nemen gedragsbeïnvloeding en de vraagkant van mobiliteit als uitgangspunt en kijken welke maatregelen in de infrastructuur daar het beste op aansluiten."



2.1 BEÏNVLOEDEN MOBILITEITSKEUZES EN VERKEERSGEDRAG

Mobiliteit ontstaat uit menselijke behoeften om zich te verplaatsen en uit de keuzes die zij tijdens de reis maken. Reis- en verkeersgedrag van mensen kan daarom, behalve met infrastructuur, ook worden beïnvloed met campagnes, onderwijs en andere niet-infrastructurele maatregelen.

Als ze goed en gericht worden ingezet, kunnen niet-infrastructurele maatregelen heel goed werken om gedrag te veranderen of juist zo te houden. Daarmee kunnen ze helpen bestaande infrastructuur beter te gebruiken of zelfs dure investeringen te voorkomen.

PRIORITEITEN

We willen keuzes en gedrag aanmoedigen die aansluiten bij de behoeften van de persoon zelf en goed zijn voor de hele samenleving. We richten ons daarbij vooral op twee onderdelen van onze ambitie: het aanmoedigen van duurzame, gezonde mobiliteitskeuzes die passen bij het STOMP-principe en het verhogen van verkeersveilig gedrag. Inzet op de volgende onderwerpen is daarbij belangrijk:

- **Verminderen van de mobiliteitsgroei en meer spreiden**
  Uit het Multimodaal Toekomstbeeld waarin we samen met de MRA een toekomstvisie voor de mobiliteit hebben opgesteld, blijkt dat beperking van de mobiliteitsgroei, zeker in de spits, echt nodig is om de regio bereikbaar te houden. Tot 2040 moeten we de groei met zeker 20% beperken. Samenwerking met werkgevers en onderwijs is daarbij cruciaal.
  We richten ons op het voorkomen van mobiliteit (bijvoorbeeld door thuiswerken), het verminderen van de drukte in de spits (auto, maar ook ov en mogelijk zelfs de fiets) en het aanmoedigen van duurzame vervoermiddelen, zoals de (e-)fiets, die minder ruimte innemen.

- **Duurzaam mobiliteitsgedrag op nieuwbouwlocaties**
  De grote woningbouwopgave biedt kansen om de verhuizing als verandermoment te benutten voor duurzamere reiskeuzes en daarmee mensen te stimuleren geen (tweede of derde) auto aan te schaffen.

- **Een leven lang mobiel**
  (Veilig) lopen, fietsen en ov-gebruik van jongs af aan de (sociale) norm maken bij kinderen, jongeren en hun ouders. Aandacht voor wijken en groepen waar fietsgebruik achterblijft.
  Ouderen zo lang mogelijk veilig aan het verkeer laten deelnemen, wat ook bijdraagt aan inclusiviteit (verkeersdeelname betekent deelnemen aan de maatschappij).

MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD: AFREMMEN EN SPREIDEN VAN DE MOBILITEITSGROEI

Om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen en om netwerken beter te laten werken, is het nodig om de groei van mobiliteit af te remmen en te spreiden (over de dag). Dit kan door de inzet van gedragsmaatregelen zoals een werkgevers- en onderwijsaanpak en het geven van prijsprikkels. Zo kan bijvoorbeeld op termijn betalen naar gebruik van openbaar vervoer een belangrijke bijdrage leveren aan het dempen van de groei op de drukste momenten van de spits.

- **Veilig verkeersgedrag bij jongeren en jongvolwassen mannen**
  Deze doelgroep zorgt voor de meeste risicovolle overtredingen en ongevallen bij alle vervoersmiddelen en zeker ook bij de scooter, brommer en auto. Een combinatie van te veel lef en het nog niet goed kunnen inschatten van de gevolgen van hun handelen speelt hierbij een belangrijke rol.

- **Veilig gedrag op het fietspad**
  De grote diversiteit aan voertuigen op het fietspad, denk aan de (elektrische) bakfiets, e-bike, speedpedelec en andere LEV's (lichte elektrische voertuigen), te weinig vaardigheden om deze voertuigen te besturen en de grotere verschillen in snelheid vragen om extra aandacht voor aanpassing van het gedrag.

- **Deelmobiliteit, hubs en flexvervoer vanzelfsprekende vervoersopties maken.**
  Deze nieuwe vervoersopties nemen een belangrijke plek in in ons beleidskader, maar worden niet vanzelf gebruikt. Voor een deel omdat er nog niet genoeg aanbod is, maar ook omdat mensen de opties nog niet kennen, er geen goed beeld van hebben of omdat het nog niet echt goedkoper is. Met de kennis van de (mogelijke) gebruiker willen we het gebruik gaan bevorderen en normaal maken.

UITGANGSPUNTEN

Om gedrag goed en voor langere tijd te beïnvloeden gebruiken wij een aantal uitgangspunten.

- Onze basis is goede kennis van en binding met de reiziger. Daarbij gaat het om het (on)bewuste gedrag en de motivaties die daar achter zitten. Wat iemand belangrijk vindt, hoeft namelijk niet hetzelfde te zijn als wat mensen ook echt doen en laten.

- We dragen samen met partners de sociale norm(en) uit: wat doet een 'gemiddeld' mens in een bepaalde situatie of wat wordt er van deze persoon verwacht? Ook gaan we in gesprek met onze inwoners en reizigers over hoe we onze mobiliteit willen en kunnen vormgeven.

- We werken doelgroepgericht en risicogestuurd, op basis van motief (werk, recreatie, school), leeftijd (jongeren, ouderen), locatie (stad, landelijk gebied, bedrijventerrein), kwetsbaarheid (tweewielers, ouderen, kinderen), risicovol gedrag en/of mobiliteitsleefstijl.

- We werken met het wetenschappelijk onderbouwde 'kennen kunnen willen'. De doelgroep moet het gewenste gedrag kennen en dit kunnen en willen doen.

- Omdat gedrag voor 95% gewoontegedrag is, richten we ons op verandermomenten, zoals een nieuwe baan, verhuizing, of nieuwe school. Of een grote verandering in de omgeving, zoals invoering van betaald parkeren of werkzaamheden.

- We gaan uit van een positieve benadering en geven aan welk gedrag we graag willen zien. Met negatieve boodschappen (wat niet mag, enge beelden) bereiken we niet wat we willen.

- We gaan uit van keuzevrijheid.
  Gewenste keuzes worden daarom aantrekkelijker en makkelijker gemaakt. Maar we gaan ook uit van eigen verantwoordelijkheid. De keuzes van de één hebben invloed op de ander. Iedereen moet helpen bij het creëren van een situatie waarin iedereen prettig en veilig kan reizen. Daarnaast is handhaving (controle) cruciaal, zeker bij verkeersonveilig gedrag.

We gaan uit van een positieve benadering en geven aan welk gedrag we graag willen zien

- We werken samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, winkeliersverenigingen, organisatoren van evenementen en vervoerders. Zij hebben vanuit hun activiteiten invloed op mobiliteit en dus ook een verantwoordelijkheid. Met hun keuzes of aanbod hebben zij direct invloed op de keuzes van hun werknemer, student of klant.

- Ook werken we samen met politie en andere handhavers. Handhaving is een belangrijke schakel bij het stimuleren van veiliger gedrag. Maar ook in het STOMP-principe speelt het een rol, bijvoorbeeld handhaving op geblokkeerde trottoirs of foutgeparkeerde auto's.

ROL VERVOERREGIO

Werken aan gedrag vraagt om gedragskennis, die met name de kleinere gemeenten, niet altijd hebben. Wij willen onze gemeenten aanmoedigen, ondersteunen en als dat nodig is een rol als opdrachtgever vervullen. We willen de gemeenten én de eigen organisatie van de Vervoerregio toegang geven tot actuele gedragskennis en hulpmiddelen. Ook willen we de maatregelen efficiënter maken door deze vanuit de Vervoerregio op te zetten en uit te (laten) voeren en evalueren. Om dit goed te kunnen doen, moeten we de aanpak van gedragsbeïnvloeding binnen de Vervoerregio verder brengen. Het gaat dan om kennis over en ervaring met de gedragsaanpak en de laatste kennis over de doelgroepen in onze regio.

Met Verkeer & Meer hebben wij een goed draaiend platform gericht op verkeersveilig gedrag. Hiermee geven we (toekomstige) reizigers van alle leeftijden toegang tot passende gedragsactiviteiten en acties, en helpen we onze gemeenten. Deze succesvolle aanpak zetten we door. Een leven lang mobiel, verkeersveilig gedrag bij jongvolwassenen en veilig gedrag op het fietspad krijgen daarin extra aandacht. Ook versterken wij onze samenwerking met politie en andere handhavers.

Wij willen op een zelfde, doelgroepgerichte manier werken aan duurzame mobiliteitskeuzes, voor en met gemeenten én andere partners. Hierin voegen we bestaande maatregelen samen zoals de werkgeversaanpak (waarmee we werkgevers aanmoedigen werknemers duurzamer te laten reizen) en de MRA Green Deal Fiets. We bouwen dat uit met bijvoorbeeld een aanpak voor nieuwbouwlocaties en stimuleren van fietsen en deelmobiliteit. Het liefst doen we dit met onze MRA-partners, aansluitend bij het Multimodaal Toekomstbeeld. Hiervoor is een professionele programmaorganisatie nodig – vergelijkbaar met Verkeer & Meer – waarbij wij (voor een deel) opdrachtgever zijn, zodat we grip hebben op het resultaat en het programma regelmatig kunnen bijsturen.

Als werkgever en opdrachtgever geven we het goede voorbeeld. Met moderne arbeidsvoorwaarden en faciliteiten moedigen we onze eigen medewerkers aan tot duurzaam en veilig reizen en thuis- en hybride werken. En bij inkoop van bijvoorbeeld adviesdiensten vragen we inschrijvers om duurzame mobiliteitskeuzes te maken bij de uitvoering van onze opdrachten.

2.2 BEÏNVLOEDEN LOGISTIEKE KEUZES

De logistiek is een voorwaarde om onze maatschappij goed te laten draaien. Als de logistiek soepel verloopt, is dat goed voor de maatschappij en de economie. Aan de andere kant levert logistiek nog altijd veel uitstoot op en kan het overlast en verkeersonveiligheid in wijken veroorzaken.

In de logistiek maken bedrijven keuzes hoe ze hun producten vervoeren en aanbieden. Ook dat is mensenwerk.
Wel zorgen de kosten, maar ook inkoopvoorwaarden van afnemers en regels vaker voor een beter doordachte afweging dan mobiliteitskeuzes van personen. Maar ook in de logistiek is gewoontegedrag normaal.

UITGANGSPUNTEN / PRIORITEITEN

De logistiek heeft net als personenvervoer veel verschillende vervoersopties, maar ook verschillende stromen: pakketten, horecaleveringen, detailhandel en bouwlogistiek, met 30% of meerde grootste goederenstroom. De uitgangspunten voor beïnvloeden van mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag kunnen daarom ook bij logistiek worden gebruikt. Er is niet één oplossing, verschillende logistieke stromen vragen verschillende antwoorden. En ook hier zijn grote veranderingen zoals verhuizingen, verandering van leverancier of klant, stijgende prijzen of andere regels geschikte momenten om verandering te bereiken.

In veel gevallen is bovendien winst te boeken als bedrijven met elkaar samenwerken en vervoer combineren. Een duwtje om partijen bij elkaar te brengen, kan helpen om samenwerking op te zoeken.

Veranderingen in de logistiek moeten bijdragen aan een aantal zaken:

- Verduurzaming van de logistiek: Logistiek heeft een relatief groot aandeel in de klimaatopgave van de mobiliteitssector. Afhankelijk van het type gebied meer inzet van (kleinere) uitstootvrije voertuigen en vermindering van het aantal ritten staan voorop.
- We willen dat buiten de bebouwde kom vervoer over water en spoor wordt aangemoedigd. Denk aan afval en bouwstromen, waar nog meer via het water kan.
- Binnen de bebouwde kom willen we verduurzamen, beperking ruimtebeslag en vergroten van de verkeersveiligheid: meer inzet op uitstootvrije, stille, kleinere voertuigen.
- Meer inzetten op slimme logistiek, bundeling van goederen en vervoer vanaf logistieke hubs aan de rand van de stad de stad in. Overheden kunnen als opdrachtgever voorwaarden stellen.

ROL VERVOERREGIO

Omdat logistiek vooral een bedrijfsactiviteit is, ligt daar ook de verantwoordelijkheid. Maar door meer lokale en landelijke regels (bijvoorbeeld door het Klimaatakkoord) is er wel meer behoefte aan duidelijkheid en regie door de overheid. De Vervoerregio wil daarom binnen haar mogelijkheden en verantwoordelijkheden waar dat kan ondersteunen en aanmoedigen.

- We willen waar nodig de samenwerking tussen bedrijven stimuleren, door bijvoorbeeld het gesprek te organiseren over onderwerpen zoals het combineren van vervoer over water.
- We willen als opdrachtgever het goede voorbeeld geven. Bij de aanbesteding van infrastructuurprojecten nemen wij eisen of wensen op voor de inzet van logistieke hubs (waar goederen worden overgezet naar kleinere en uitstootvrije voertuigen. De kennis die we hierover hebben, delen wij binnen de overheidssector.
- We werken zo veel mogelijk samen met de provincie Noord-Holland, MRA-Elektrisch en andere overheidspartners. Dit omdat juist logistiek zich niet aan regiogrenzen houdt. Belangrijke logistieke voorzieningen voor onze regio liggen dan ook soms (ver) buiten onze regio.
- Er is binnen onze organisatie en bij onze gemeenten meer kennis en personeel nodig. Goederenvervoer zit namelijk anders in elkaar dan personenvervoer. Het MRA-platform Smart Mobility kan hierin als ons eigen kennisinstituut een rol hebben.

Er is niet één oplossing, verschillende logistieke stromen vragen verschillende antwoorden

2.3 PRIJSBELEID EN BEPALEN VAN TARIEVEN

Prijsbeleid vormt een belangrijk hulpmiddel om onze doelen op gebied van brede welvaart te behalen. Voor openbaar vervoer geldt dat een betaalbaar ov-systeem onder meer zorgt voor de bereikbaarheid en het kunnen meedoen in de samenleving. Een aantrekkelijk en goed toegankelijk ov-systeem is daarnaast een goed alternatief voor de auto en helpt ons in het halen van de duurzaamheidsdoelen.

Als rijdend autoverkeer geld kost, kan dit ervoor zorgen dat mensen vaker voor alternatieven kiezen en minder vaak de auto gebruiken. Hierdoor hebben mensen die de auto echt nodig hebben minder problemen, vergroten we de leefbaarheid (minder uitstoot, geluidshinder en betere verkeersveiligheid) en dragen we bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.
Maar ook bij de fiets kan prijsbeleid, bijvoorbeeld betalen voor een stalling of juist gratis parkeren, een hulpmiddel zijn om de beleidsdoelen te halen of nodig zijn om stallingen te realiseren.

UITGANGSPUNTEN

- Met tarieven voor vervoer kunnen we zorgen voor minder druk op het mobiliteitssysteem. De prijzen kunnen dan bijvoorbeeld in de spitsen hoger zijn dan in de rustige uren. Ook kan in een bepaald gebied gestuurd worden met tarieven. Dat kan voor rijdend en stilstaand verkeer gelden. Denk bijvoorbeeld aan de (hoge) parkeertarieven voor auto's in stedelijke gebieden. Of je fiets stallen kan op drukke punten de eerste 24u gratis zijn, maar daarna moet je betalen.

- We willen met tarieven ook invloed uitoefenen op het gebruik van verschillende vervoersopties. Door bijvoorbeeld te onderzoeken of het ov op de langere afstanden goedkoper is te maken of de korte afstand duurder. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om de auto te laten staan en op kortere afstanden vaker te lopen of fietsen.

- Ook in de fiscale en andere overheidsregels is nog veel ruimte voor verbetering. Op dit moment zijn deze regels niet optimaal voor ov en fiets en daardoor niet in lijn met het STOMP-principe.

- We sturen met tarieven op de vijf brede welvaartsdoelen.

- We zetten ons ervoor in dat iedereen kan reizen binnen redelijke kosten (en binnen redelijke tijd). Om dat te bereiken zetten we in op betaalbaar ov.

- Om mensen soepel door een systeem te laten reizen, is het belangrijk dat de tarieven tussen verschillende aanbieders duidelijk en eerlijk zijn. We willen dubbele opstaptarieven voorkomen.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

- De Vervoerregio vindt het belangrijk dat het openbaar vervoer voor zoveel mogelijk reizigers betaalbaar is, en heeft daarin ook een wettelijke rol bij de vaststelling van de tarieven. Daarnaast kunnen gemeenten ervoor kiezen om bijvoorbeeld mensen met minder geld lagere tarieven of gratis ov te laten gebruiken. Naast de betaalbaarheid voor de reizigers heeft de Vervoerregio ook de verantwoordelijkheid om het ov-systeem betaalbaar te houden. Wij zoeken hiervoor naar een goed evenwicht.

- De landelijke invoering van kilometerheffing voor de (vracht)auto in 2030 is een belangrijke stap vooruit. Het invoeren van een (regionale) vorm van betalen naar gebruik op basis van tijd en plaats kan onze doelen nog dichterbij brengen. Het moment en draagvlak zijn hierbij belangrijk. Onze rol kan hier die van regisseur en lobbyist zijn.

- Nu betalen met de betaalpas ingevoerd is, komen er meer mogelijkheden om te sturen met ov-tarieven. Wij willen een onderzoek doen naar welke invloed dit heeft op het reisgedrag bij verschillende doelgroepen. Bereiken we zo dat het ov betaalbaar is, bijdraagt aan het STOMP-principe en drukte tijdens de spits vermindert?

- Hoewel sturen met parkeertarieven een goed werkende maatregel is die past binnen de integrale mobiliteitsoplossing stuurt de Vervoerregio daar niet op. Dit is een verantwoordelijkheid van gemeenten. We kunnen gemeenten wel advies geven.

- Wij houden bij invoering van tariefmaatregelen bij of bepaalde groepen hier nadeel van hebben. Zo ja, dan nemen of vragen wij maatregelen.

- Wij maken ons hard voor het voorkomen van dubbele opstaptarieven bij overstap binnen een reis naar andere vervoerders.

- We zetten in op fiscale regels bij het Rijk die in lijn zijn met het STOMP-principe. Een stap in de goede richting zou zijn dat de regels voor ov en fiets net zo gunstig en makkelijk zijn als voor de auto.

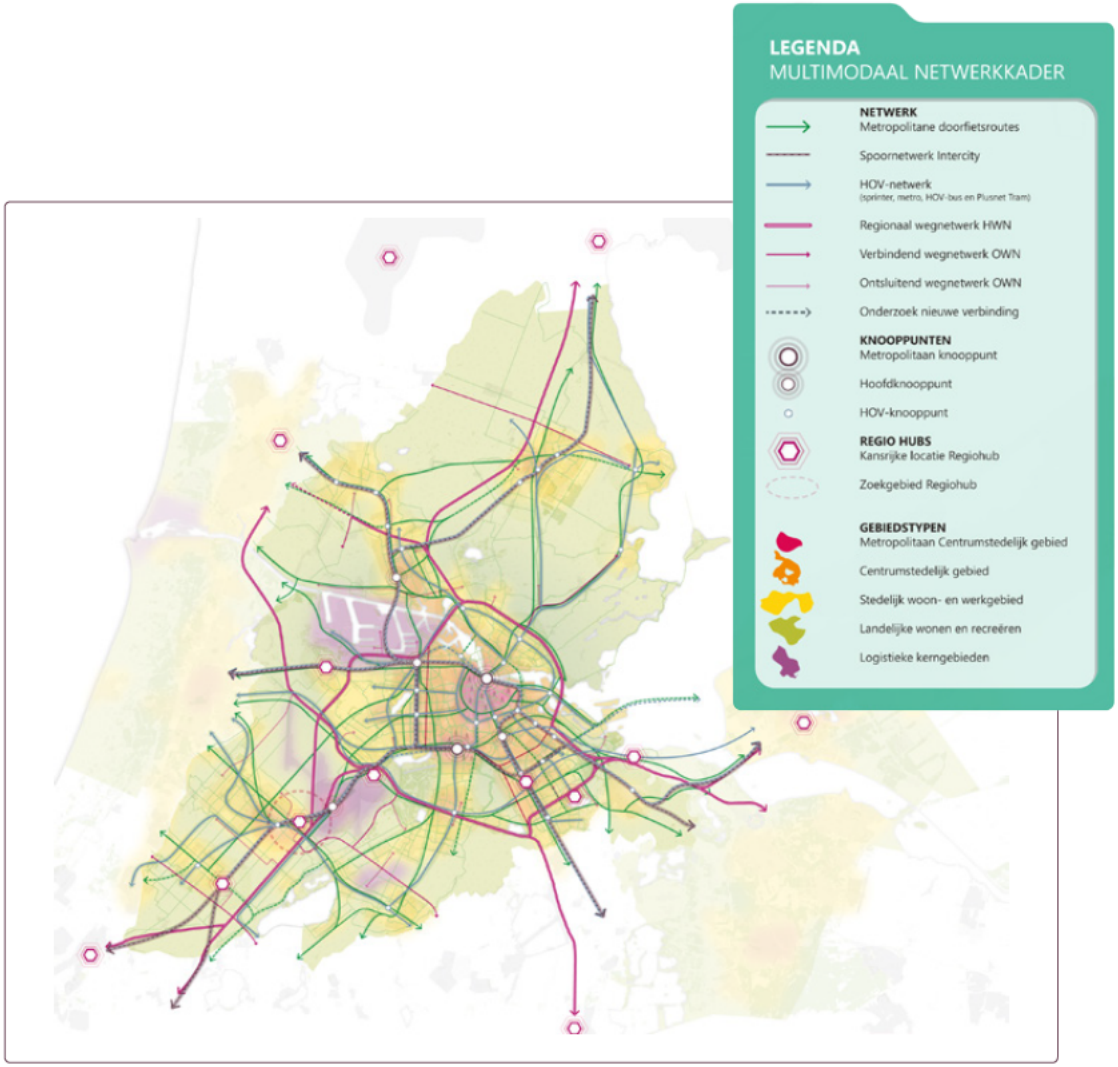
Met tarieven voor vervoer kunnen we zorgen voor minder druk op het mobiliteitssysteem

Vervoerwijzen, mobiliteitsdiensten en netwerken

3 VERVOERWIJZEN, MOBILITEITSDIENSTEN EN NETWERKEN

Mobiliteit werd tot nu toe gezien vanuit de verschillende vervoersmiddelen. Zo wordt tegelijk gewerkt aan het verbeteren van het auto-, ov-, en fietsnetwerk, vervoer over water, en de ruimte voor de voetganger. We zien dat de reiziger steeds flexibeler is, er meer vervoersmiddelen beschikbaar zijn en worden gebruikt in een reis. Daardoor worden overstap- en knooppunten belangrijker.

Daarnaast kent de regio verschillende gebieden: bij de binnenstad passen andere vervoerswijzen dan bij meer landelijk gebied. We willen dat reizigers voor elke reis een optie kiezen die past bij het tijdstip, hun behoeften, het reisgezelschap én de omgeving waar de reis plaatsvindt. De ene keer met een (deel) auto, de andere keer met de combinatie trein en fiets of toch met de pont en elektrische fiets. Dat werken we hier verder uit.



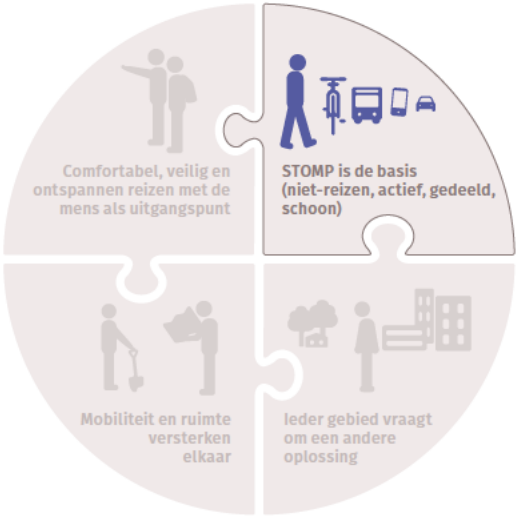
Figuur 9: Het gewenste multimodale netwerk voor de Vervoerregio Amsterdam

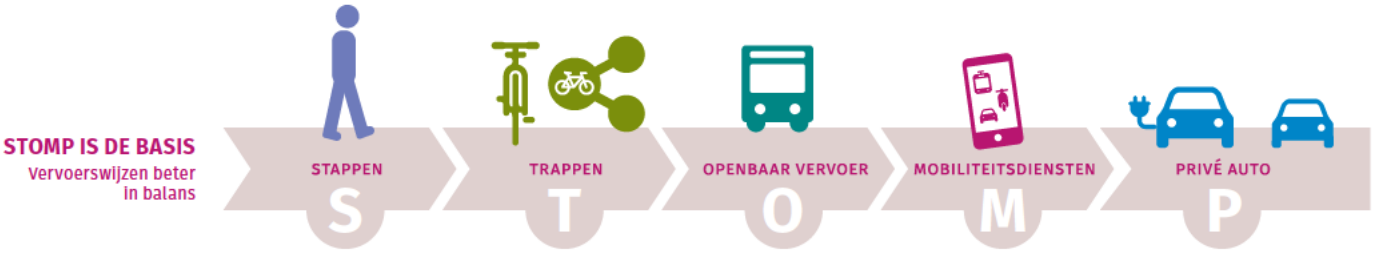
We gaan eerst in op de verschillende vormen van personenvervoer en hubs. Daarna doen we hetzelfde voor goederenvervoer. Ten slotte gaan we in op het beheersen van de verkeersstromen en de ondersteunende data-infrastructuur.

We moedigen de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen en passend zijn bij het gebied waar wordt gereisd

Met dit hoofdstuk geven we vooral – maar niet alleen – invulling aan het principe **STOMP is de basis:**

"We willen de mobiliteit in onze regio verminderen, veranderen en verduurzamen. Verminderen betekent inzetten op slimme ruimtelijke keuzes, mijden van de spits en thuiswerken. Voor veranderen hanteren we het STOMP-principe (Stappen – Trappen – Ov – Mobiliteitsdiensten – Privéauto): we moedigen de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen, en passend zijn bij het gebied waar je reist. Dit betekent dat we de vervoersopties makkelijker en aantrekkelijker maken die minder ruimte innemen en veiliger, gezonder en duurzamer zijn. De consequente inzet van STOMP draagt ook bij aan verduurzaming. Verder zetten we in op verminderde uitstoot van schadelijke stoffen, het gebruik van schone energie en de inzet van zo min mogelijk grondstoffen."





3.1 LOPEN

Lopen is de belangrijkste vervoerswijze in (hoog-)stedelijke gebieden voor afstanden van minder dan 2 kilometer en is daarmee belangrijk in de lokale bereikbaarheid. Maar uiteindelijk is iedereen voetganger: ook in regionale verplaatsingen speelt de voetganger een belangrijke rol in het eerste en laatste deel van de reis. Aandacht voor de voetganger en activiteiten die dichtbij zorgen voor minder drukte in de regio.

Wanneer we het STOMP-principe toepassen, betekent dit automatisch dat de voetganger een belangrijke plek heeft in ons mobiliteitssysteem. Het is vanuit leefkwaliteit, gezondheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid belangrijk dat de voetganger de ruimte krijgt die deze verdient. Ook winkelgebieden doen het beter als er meer wandelaars zijn. De infrastructuur moet daarvoor uitnodigend en prettig ingericht zijn en vrij zijn van belemmeringen op de voetpaden en in de omgeving (denk aan wegen of water dat je niet kunt oversteken).

ROL VERVOERREGIO

- Bij de voetganger gaat het bijna altijd om kortere lokale verplaatsingen. Om die reden is de financiering van voetpaden een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Wel werkt en betaalt de Vervoerregio mee aan integrale inrichtingsplannen waarin de voetganger een grote rol heeft. In metropolitaan en/of centrumstedelijke gebieden weegt dit belang zwaarder mee dan elders.

- In de uitvoering betalen we mee aan makkelijker maken van lopen in de ov-keten. Niet alleen op knooppunten en haltes (toegankelijkheid, goede knooppunten, wayfinding), maar ook van en naar die knooppunten en haltes toe. Daarnaast investeren we in de voetganger voor een betere verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig en maatregelen rondom schoolgebieden).

AANTREKKELIJKE LOOPROUTES, GOED VOOR DE VOETGANGER ÉN HET OV

Een aantrekkelijke omgeving zorgt voor meer voetgangers én meer ov-gebruik. Dat blijkt uit een onderzoek van de Noorse onderzoeker Helge Hillnhutter. Volgens Hillnhutter wordt de wandeling als korter ervaren in een afwisselende en aantrekkelijke omgeving. Ook heeft hij berekend dat bij een ov-reis lopen als eerste en laatste deel van de reis gemiddeld 44% van de reistijd bepaalt; de herinneringen van de reis worden voor 69% bepaald door het lopen. Verder wil een mens in een voetgangersvriendelijke omgeving 70% verder lopen dan in een autovriendelijke omgeving. Het verzorgingsgebied van een ov-halte wordt daardoor 3x zo groot.
Ook heeft Hillnhutter onderzocht wat dan voetgangersvriendelijk is. Positief op de route werken onder meer: geen belemmeringen, vaker groen bij verkeerslichten, winkels en afwisselende architectuur. Negatief: hekken (leiden bovendien tot vaker én onveiliger oversteken op de verkeerde plek), maar ook voetgangerstunnels. Ze zijn saai, dwingen vaak tot omlopen en het kost meer energie (omhoog en omlaag lopen).

3.2 FIETSEN

De fiets, zowel de gewone als de elektrische, is het belangrijkste vervoersmiddel in (hoog) stedelijke gebieden en is ook in andere gebieden zeer belangrijk. Investeringen in de fiets dragen bij aan onze vijf doelen. Daarbij is investeren in de fiets ruimte-efficiënt en is een goedkope oplossing vergeleken met investeringen in de auto en het ov. De Vervoerregio wil fietsen stimuleren in alle typen gebieden en het aantal fietsbewegingen en -kilometers laten toenemen waarbij er een overgang wordt gemaakt van de auto naar de fiets.

De fiets is belangrijk in verplaatsingen van deur tot deur en als onderdeel van de mobiliteitsketen als eerste en laatste deel van de ov-reis. De routes naar de stations en voldoende parkeergelegenheid zijn daarbij erg belangrijk. Waar eerder vooral verplaatsingen op de korte afstand (tot 7,5 kilometer) werden gemaakt, verschuift dat steeds meer naar de middellange afstand (15 tot 20 kilometer) door de toename van het gebruik van de elektrische fiets. De fiets is daardoor op de korte en middellange afstanden een steeds beter alternatief voor de auto en het ov en zorgt voor minder drukte voor deze vervoersmiddelen tijdens de spits. Daarnaast worden steeds meer routes als 30 km/uur ingericht, wat het aantrekkelijker maakt om te fietsen.

We zien aan de andere kant dat de fietspaden (voor in stedelijk gebied) steeds drukker worden en dat het aantal verschillende soorten voertuigen en snelheidsverschillen steeds meer toenemen. Dit komt onder andere door de toename van het aantal Light Electric Vehicles, LEV's. Denk hierbij aan elektrische (bak) fietsen, fatbikes en in de toekomst mogen mogelijk ook e-steps officieel op het fietspad rijden.

WAT VINDEN WE BELANGRIJK?

Het is belangrijk dat de fietsnetwerken op orde zijn. Daarnaast is het belangrijk dat reizigers hun fietsen veilig kunnen stallen op de plekken waar dat nodig is. Ook blijven we met proeven en testen onderzoeken hoe we de fietsvoorzieningen kunnen verbeteren.

MRA Doorfietsroutes
Onze prioriteit ligt bij het netwerk van MRA Doorfietsroutes. MRA Doorfietsroutes zijn routes van de hoogste kwaliteit die kernen en stadsdelen van tenminste 7.500 inwoners met elkaar verbinden. Samen vormen ze een netwerk dat gebruikt kan worden voor verschillende redenen en door allerlei doelgroepen, zoals mensen die naar hun werk fietsen, recreanten, sporters en buitenlandse bezoekers. De Vervoerregio wil samen met haar partners in 2035 een compleet netwerk van MRA Doorfietsroutes maken dat voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. Daarbij spannen we ons in om de meeste verbeteringen in 2030 gereed te hebben, met afspraken over de stappen om te komen tot een compleet netwerk.

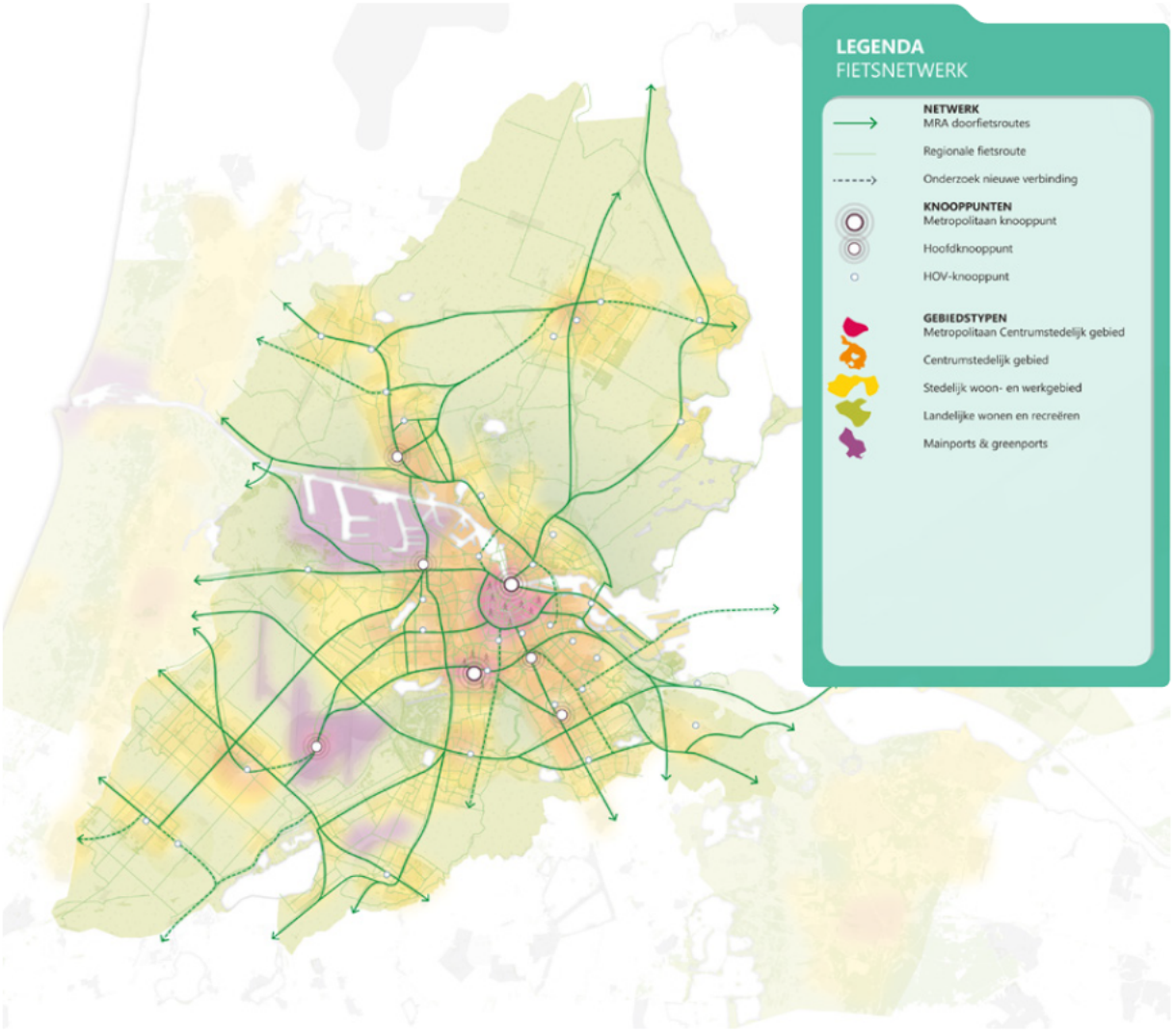
Regionale Fietsroutes
Regionale Fietsroutes zijn een fijnmaziger netwerk van verbindingen met een regionale functie tussen kernen, wijken en stadsdelen (die niet vallen onder MRA Doorfietsroutes of lokale verbindingen). Met deze routes kunnen dagelijkse bestemmingen worden bereikt, zoals ov-knooppunten, (grotere) winkelcentra, werklocaties, scholen en sportlocaties.

Fietsparkeervoorzieningen (fiets in de keten)
De Vervoerregio vindt parkeerplaatsen voor fietsen bij ov-knooppunten (zoals bij stations en R-Net haltes) erg belangrijk. Door de opkomst van de e-bike en speed-pedelec is de gemiddelde fiets een stuk duurder dan vroeger. Daardoor is het nóg belangrijker dat er betrouwbare, goed beveiligde stallingen zijn. Stallingen die ook rekening houden met de toegenomen variatie in fietsen: naast 'normale' fietsen bijvoorbeeld ook fietsen met een krat of breder stuur, bakfietsen en speciale fietsen voor mensen met een beperking.

Op verzoek van gemeenten werken we ook mee aan fietsparkeervoorzieningen op drukke locaties met een bovenlokale/regionale functie. Daarmee wordt het vanzelfsprekender dat je de fiets pakt voor verplaatsingen binnen de regio. Denk bijvoorbeeld aan locaties zoals het Arena-gebied, ziekenhuizen of de Zaanse Schans.

UITGANGSPUNTEN

Zichtbaar, herkenbaar en vindbaar
Fietspaden zijn zichtbaar, uitnodigend en makkelijk te bereiken. Fietsen nodigt anderen uit om ook gebruik te maken van de fiets. Wayfinding (bebording) helpt bij de herkenbaarheid en vindbaarheid van fietsroutes, stallingen en ov-knooppun-



Figuur 10: Fietsnetwerk

ten. Daarmee zorgt het voor een versterkte beleving en een hoger gebruik.

Beleving
Beleving speelt een rol in het gebruik binnen het fietsnetwerk. Een goed netwerk is niet alleen direct, snel en (sociaal) veilig maar moet ook als prettig ervaren worden om zo goed mogelijk gebruikt te worden. Dat laatste kan bijvoorbeeld zitten in goede ruimtelijke inpassing en het toevoegen en soms juist weghalen of anders plaatsen van groene elementen (struiken, bomen).

Verkeersveilig en inclusief
De Vervoerregio wil dat alle fietsers zich veilig kunnen bewegen in de openbare ruimte. De infrastructuur wordt daarom ingericht volgens de nieuwste richtlijnen van het CROW en kent geen obstakels, heeft visuele geleiding, is voldoende breed, kent gesloten verharding, is vergevingsgezind (voorbeeld: er is sprake van schuine randen, of een zachte berm als je van de weg raakt) en heeft verlichting en routeborden. Op wegen met een maximale snelheid vanaf 50 km/uur willen we aparte fietspaden, om fietsers te scheiden van (vracht)auto's en landbouwverkeer. We willen zoveel mogelijk gemak en toegankelijkheid voor alle doelgroepen bij stallingen. Bij de aanleg van stallingen wordt rekening gehouden met genoeg plaatsen voor verschillende soorten fietsen (ook voor bijvoorbeeld bakfietsen en driewielers) om de stallingen toegankelijk te houden voor alle gebruikers. Parkeerplaatsen voor speciale fietsen zijn daarom ook altijd goed gelegen binnen de stalling.

ROL VERVOERREGIO EN PRIORITEITEN

Routes
De Vervoerregio investeert samen met gemeenten in prettige en veilige regionale fietspaden. We betalen mee aan MRA Doorfietsroutes en regionale routes. Lokale fietspaden wordt betaald door gemeenten, wel betalen we mee aan verkeersveiligheid van lokale fietsinfrastructuur.

De Vervoerregio zet actief in op een compleet netwerk van MRA Doorfietsroutes door het opstellen van een uitvoeringsprogramma. We zien de opgaven en kunnen hier per situatie partijen aanmoedigen en/of ondersteunen (bijvoorbeeld via financiering van een studie) of personeel voor inzetten (denk aan een projectleider). Uitgangspunt blijft dat het uitvoeren van projecten allereerst een taak is voor gemeenten. Op de regionale fietsroutes werkt en financiert de Vervoerregio graag mee aan initiatieven van gemeenten. Hier werken we met een indicatieve referentie-

DE FIETS EN VERKEERSVEILIGHEID VOLGENS HET CBS EN SWOV

In de periode 2017/18-2021 zijn in de Vervoerregio per jaar gemiddeld 16 fietsers dodelijk verongelukt en 318 zwaargewond geraakt.

Zorgelijk is de stijgende tendens van het aantal verkeersdoden onder fietsers, met name in de leeftijdscategorie van 50 tot 80 jaar: van gemiddeld 5 slachtoffers per jaar in periode 2012-2016 naar gemiddeld 9 per jaar in periode 2017-2021.

Ook het aantal zwaargewonde 70-plussers ligt in de recente periode hoger dan in de jaren daarvoor.
In de Vervoerregio zijn opvallend vaak auto's betrokken bij een dodelijk fietsongeval. Dit ligt in de periode 2017-2021 fors hoger dan in de periode 2012-2016 (23 ten opzichte van 9).

De landelijke stijging van het aantal fietsdoden naar aanleiding van een enkelvoudig ongeval is in onze regio (nog) niet geobserveerd.

Bij de zwaargewonde fietsers is in 73% van de gevallen geen gemotoriseerd verkeer betrokken. Het gaat bijvoorbeeld om fietsers onderling en enkelvoudige ongevallen.

Fietsers vormen al met al de grootste groep verkeersslachtoffers en de aantallen stijgen eerder dan dat ze dalen.

Het gebruik van elektrische fietsen en speed-pedelecs op straat groeit, maar het is nog niet aantoonbaar dat het risico op zwaar letsel onder deze fietstypen groter is.

kaart en ontwikkelen we in 2023 criteria waaraan regionale routes moeten voldoen om in aanmerking te komen voor financiering van de Vervoerregio.

Wayfinding
De Vervoerregio vindt wayfinding op MRA Doorfietsroutes en regionale routes belangrijk en sluit daarom aan bij initiatieven van andere overheden.

Stallingen
De Vervoerregio investeert in parkeerplaatsen voor fietsen bij ov-knooppunten (zoals bij stations en R-Net haltes). Daarbij hebben we oog voor de toegenomen behoefte aan goede beveiliging van de stalling. Op verzoek van gemeenten dragen we ook bij aan de aanleg van fietsparkeervoorzieningen op drukke locaties met bovenlokale/regionale functie. We bekijken per project of de Vervoerregio een bijdrage levert aan de exploitatie.

Onderzoeken, innovaties en pilots
De Vervoerregio neemt actief deel aan de ontwikkeling van innovaties en het opzetten van pilots. Binnen de MRA wordt bijvoorbeeld gewerkt aan fietsservicepunten langs MRA Doorfietsroutes. Hier kunnen fietsers gebruik maken van verschillende diensten, zoals fietsreparatieservice, deelfietsen, e-oplaadpunten, zit- en werkruimte, toiletten, pakketafhaaldiensten.
Andere voorbeelden zijn testen met circulaire fietspaden en het toevoegen van groen langs fietsroutes om de beleving te verhogen. De Vervoerregio draait mee in pilots, en bij succes wordt onderzocht of de Vervoerregio hierin een vaste rol kan hebben en wat deze kan zijn.

De diversiteit aan fietsen op het fietspad neemt steeds verder toe, fietspaden worden steeds drukker en de snelheidsverschillen worden steeds groter. De Vervoerregio ziet deze opgave en denkt vanuit haar rol mee aan oplossingen. Zo moet er meer onderzoek worden gedaan, passen we samen met de gemeenten de infrastructuur aan en denken we mee over het inzetten van bijvoorbeeld campagnes.

MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD: VERBETER STEDELIJKE EN REGIONALE FIETSNETWERKEN

Investeren in het fietsnetwerk en stimuleren van fietsgebruik levert een belangrijke bijdrage aan een duurzame, aantrekkelijke en inclusieve MRA. De opkomst van de elektrische fiets biedt kansen om de fiets een veel belangrijker rol te geven in de regionale mobiliteit.

3.3 PUBLIEKE MOBILITEIT: OV, FLEXIBEL VERVOER & DEELMOBILITEIT

De Vervoerregio is opdrachtgever voor het regionale en stedelijke openbaar vervoer in onze regio. Vanuit die taak verwachten de veertien gemeenten en de mensen en bedrijven in onze regio – terecht – veel van ons. Het zorgt dat mensen op een relatief duurzame manier kunnen komen waar ze heen willen.

Ook zijn er de laatste jaren steeds meer andere, openbaar toegankelijke vervoersmiddelen gekomen. Deze kunnen het openbaar vervoer aanvullen of zelfs verbeteren. Daarom wil de Vervoerregio verder kijken dan alleen naar openbaar vervoer.

NAAR EEN SAMENHANGEND, KWALITATIEF GOED AANBOD VAN PUBLIEKE MOBILITEIT

Er bestaan veel soorten openbaar toegankelijke (dus: gedeelde en door iedereen te gebruiken) vervoersmiddelen. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Vaak is de overheid opdrachtgever, maar niet altijd. In sommige gevallen zijn marktpartijen de initiatiefnemer, een andere keer is het een initiatief vanuit bewoners of bedrijven uit de wijk.

De Vervoerregio wil deze vervoersopties ontwikkelen tot een systeem van publieke mobiliteit: een samenhangend kwalitatief goed aanbod van vervoersmiddelen, die toegankelijk zijn voor iedereen en die passen bij het gebied en de doelgroep.

Daarmee willen we twee dingen bereiken, die allebei investeringen vragen:

1. We willen zorgen dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven (werk, onderwijs, zorg, winkel, sociale contacten, recreëren). Dit vraagt dat publieke mobiliteit onze regio voor iedereen goed vindbaar en bereikbaar is.
2. We willen mensen aantrekkelijke vervoersopties bieden en zo de keuzevrijheid vergroten en de afhankelijkheid van een eigen vervoersmiddel – vooral de eigen (of lease)auto - verminderen. Hiervoor is beschikbaarheid (veel ritten per uur), doorstroming en betrouwbaarheid van het ov een belangrijke voorwaarde.

We willen hiermee voor iedereen een betrouwbaar, begrijpelijk, betaalbaar en duurzaam openbaar vervoersaanbod kunnen bieden. Op een betere manier dan met alleen openbaar vervoer: per gebied en doelgroep zetten we de vervoersoptie in die het beste past, ook financieel. We kunnen niet overal hetzelfde kwaliteitsniveau (omvang en vervoersopties) bieden, maar we willen wel kijken hoe we binnen de mogelijkheden de beste oplossing voor de behoeften van de reiziger kunnen bieden. Zo zal iemand die in de stad woont en naar het centrum wil, vaak met hoogwaardig ov de hele rit kunnen maken. Iemand anders, die in landelijk gebied woont en familie ergens anders in de regio gaat opzoeken, maakt de reis bijvoorbeeld met flexibel vervoer: een busje dat je via de telefoon reserveert en je vlak bij je familie afzet. Of die persoon neemt een deelauto naar een hub en gaat verder met bijvoorbeeld de trein en loopt het laatste stuk.

ACTUELE ONTWIKKELINGEN: CORONA, PERSONEELSTEKORT, INFLATIE

Corona is een flinke klap geweest voor het openbaar vervoer in onze regio. Het ov-gebruik is minder geworden, en ook in 2023 is het gebruik nog niet helemaal hersteld. Voor een deel komt dat doordat mensen goede alternatieven zoals thuiswerken en fietsen hebben ontdekt. Maar door dit lagere gebruik worden de kosten van het ov nu hoger. Verder is het tekort aan personeel een probleem op weg naar herstel of zelfs verdere groei in het ov. Al laten we meer ov rijden, er zijn geen chauffeurs. Ook hebben we te maken met sterk stijgende prijzen. Dit maakt het lastiger het ov betaalbaar te houden voor de reiziger.

Deze ontwikkelingen kunnen het lastig maken om stappen vooruit te zetten. Maar we verwachten niet dat dit zo blijft. Zo herstelt het gebruik van het ov zich uiteindelijk en groeit het weer door, met voor een deel andere reizigersgroepen dan eerder. We maken dus op sommige punten een tijdelijke pas op de plaats, om daarna juist toe te werken naar het systeem van publieke mobiliteit dat we voor ogen hebben.
Investeren in het fietsnetwerk en stimuleren van fietsgebruik levert een belangrijke bijdrage aan een duurzame, aantrekkelijke en inclusieve MRA. De opkomst van de elektrische fiets biedt kansen om de fiets een veel belangrijker rol te geven in de regionale mobiliteit

ROL EN VERANTWOORDELIJKHEID VERVOERREGIO

Als opdrachtgever van het stedelijke en regionaal openbaar vervoer hebben we een duidelijke rol en verantwoordelijkheid: wij zorgen voor het ov-aanbod in onze regio. Ook de verantwoordelijkheden voor de trein en voor de ov-lijnen die vanuit andere gebieden onze regio in rijden zijn duidelijk. Daar zijn het Rijk en provincies aan zet.

Binnen publieke mobiliteit zien we ook andere openbare mobiliteitsvormen. Daar hebben tot nu toe vooral andere partijen een rol of verantwoordelijkheid, zoals de gemeenten, aanbieders van deelmobiliteit en Mobility-as-a-Service (MaaS), maar ook werkgevers die bedrijfsvervoer (mee)betalen. Denkend vanuit publieke mobiliteit, zien wij hierin nu ook een rol voor de Vervoerregio. We willen een goede verdeling van rollen, waarbij elke partner zo goed mogelijk kan doen waar hij goed in is. Maar wel met een stevige positie van de Vervoerregio in de sturing op de kwaliteit van publieke mobiliteit als samenhangend en totaal systeem. We gaan de rollen en verantwoordelijkheden daarom verder onderzoeken en uitwerken met de andere partners in het veld van publieke mobiliteit: wat doet de Vervoerregio, wat laten we bij andere overheden of marktpartijen. Hierbij houden we er rekening mee dat in het standaard openbaar vervoer verschillende rollen en verantwoordelijkheden wettelijk vastliggen.

UITGANGSPUNTEN VOOR PUBLIEKE MOBILITEIT

Publieke mobiliteit bestaat dus uit verschillende vervoersvormen. Wij verdelen die vervoersvormen onder in drie lagen, met ieder een eigen rol binnen het totale aanbod van publieke mobiliteit:

De brede basis. Wij willen dat elke plek in de regio bereikbaar moet kunnen zijn met een vorm van publieke mobiliteit. Het aanbod in de brede basis zorgt hiervoor. Dit kan verschillende vormen hebben, passend bij het gebied, de doelgroep en het tijdstip:

- Ontsluitend ov: buslijnen met voor de meeste mensen korte loopafstanden naar de haltes, maar vaak wel wat lagere snelheid.

- Flexvervoer: voor iedereen toegankelijk vervoer op aanvraag, met bestuurder, maar zonder vaste dienstregeling (routes en/of tijden liggen niet vast). Denk hierbij aan een (taxi)busje dat op aanvraag komt.

- Deelmobiliteit: voor iedereen toegankelijke vervoersmiddelen, waarbij je als

gebruiker zelf achter het stuur zit, zoals deelfietsen, deelscooters, deelauto's en mogelijke nieuwe vormen.

Snel en direct ov dat vaak rijdt en voor de grote vervoerstromen. Vormen:

- Hoogwaardig openbaar vervoer (hov) (metro, tram, bus of sprinter): snellere lijnen met grotere afstanden naar en tussen haltes. Vooral bedoeld voor verplaatsingen binnen en tussen stedelijke gebieden en van en naar grote dorpskernen, grote werkgebieden en grote evenementen- en toeristenplekken; in de Vervoerregio, maar soms ook erbuiten. Hoe groter de vervoersstroom, hoe vaker dit over het spoor (sprinter en metro) is.

- Intercity: treinen vooral voor (inter)nationale verbindingen.

Verbindend ov. Dit zijn bus- en tramlijnen met vaak veel reizigers, die veel mensen toegang tot ov op korte afstand van de woning bieden, maar die ook gebruikt worden om grotere afstanden door de stad af te leggen. Ondanks dat ze niet de kwaliteitseisen van hov hebben, zoals hogere snelheid. Deze verbindende lijnen komen met name in Amsterdam voor.
Om van deze bouwstenen een samenhangend aanbod te maken, gebruiken wij de volgende uitgangspunten.

We maken een **aantrekkelijk, samenhangend en netwerk**, dat de regio beter bereikbaar maakt.

- De verschillende onderdelen van het systeem sluiten op elkaar aan en vullen elkaar aan als het gaat om netwerken, (reis)informatie, tarieven en betalingsmogelijkheden. Dit doen we voor de reizigers. Zij moeten de verschillende onderdelen goed in combinatie met elkaar kunnen gebruiken en met weinig moeite en kosten op hun bestemming komen. Zo vergroten we de bereikbaarheid voor iedereen. Ook kunnen we hierdoor vervoerstromen meer bij elkaar brengen in hov en trein. Zo wordt niet alleen het systeem als geheel efficiënter, maar vooral kunnen zo veel mogelijk mensen profiteren van de hoge reiskwaliteit die hov en trein de reiziger bieden.

- Wij willen dat publieke mobiliteit vooral een alternatief is voor de auto, en niet voor lopen en fietsen (al is dat niet helemaal te voorkomen). Zowel de brede basis als het hov dragen hieraan bij.

- We zetten bij publieke mobiliteit in op betere spreiding van het gebruik over de week en over de dag. Zo voorkomen we dat we veel (extra) geld kwijt zijn aan voertuigen die maar een klein deel van de dag – namelijk in de spits – of maar een paar dagen per week nodig zijn. En we zorgen dat de voertuigen minder vaak leeg rijden of stil staan.

- We kijken per locatie, tijdstip en doelgroep wat een goed aanbod is. Soms is een directe verbinding wenselijk of noodzakelijk. In andere gevallen is overstappen ook geen probleem.

- Bij nieuwe wijken is ov nodig. We willen dat dit ov zo snel mogelijk beschikbaar is. Dit is alleen helemaal in het begin soms niet realistisch. Om te voorkomen dat mensen dan alsnog geen andere optie hebben dan de eigen auto, kunnen we beginnen met flexvervoer en deelmobiliteit, als opstap naar openbaar vervoer.

- Omdat de brede basis en hov in publieke mobiliteit aan elkaar verbonden zijn, gebruiken wij de opbrengsten van het hov om te investeren in zowel het hov als in de brede basis. Om zo het beste totaalproduct te bieden aan de reizigers in onze regio.

- Hubs (zie verderop in dit hoofdstuk) en haltes zijn belangrijk in het samenhangende netwerk. Ze moeten aantrekkelijk zijn ingericht en makkelijk toegang tot de verschillende vervoersopties bieden.

Loop- en fietsroutes naar de hubs en haltes moeten kort en aantrekkelijk zijn. Daarbij geldt wel: hoe kwalitatief beter het publieke mobiliteitsaanbod is, hoe langer mensen bereid zijn te lopen of fietsen naar een halte of hub.

- Ontvlechten van stromen betekent dat je nationale, regionale en lokale vervoersstromen niet met elkaar mengt, maar voor iedere stroom een apart vervoersmiddel inzet. Ontvlechting kan voordelen bieden. Het kan ruimte geven om meer reizigers te kunnen vervoeren, de betrouwbaarheid verbeteren en daardoor de gebieden in onze regio beter met elkaar verbinden. Ontvlechten sluit ook aan bij het idee achter publieke mobiliteit: iedere vervoersoptie inzetten waar dat het beste resultaat oplevert. Maar de kosten om te ontvlechten kunnen hoog zijn, omdat hiervoor extra infrastructuur en/of voertuigen nodig zijn. Voor de reiziger betekent het soms ook extra overstappen. We kijken dus per situatie of ontvlechten wenselijk is of niet en of het landelijke netwerk niet ook voor regionale verplaatsingen kan worden benut of omgekeerd.

We bieden een **toegankelijk en betaalbaar systeem**, waarin iedereen welkom is.

- Publieke mobiliteit moet voor de reiziger prettig zijn en geen stress veroorzaken.
- De publieke mobiliteit moet goed werken en betaalbaar zijn voor iedereen: reizigers mobiliteitsaanbieders en de overheid.
- We zorgen voor betere fysieke toegankelijkheid (met of zonder proactieve hulp), meer en beter begrijpelijke reisinformatie en lagere mentale drempels en we moedigen samenwerking aan tussen het ov en het doelgroepenvervoer. Realisatie van toegankelijke haltes is een belangrijke stap hierin.
- We onderzoeken of en hoe prijsprikkels kunnen helpen het tariefsysteem beter aan te laten sluiten bij onze beleidsdoelstellingen. Denk bijvoorbeeld aan caps (maximum tarief bijvoorbeeld per dag) of degressieve tarieven (lagere prijs per kilometer bij langere rit).
- We houden bij of door de maatregelen op het gebied van tarieven bepaalde groepen onredelijk nadeel hebben. Zo ja, dan nemen of vragen wij maatregelen.

MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD: STAP VOOR STAP ONTVLECHTEN VAN OPENBAAR VERVOER

De woningbouw in de regio zorgt voor veel mobiliteit. We willen dat dit zo veel mogelijk duurzaam plaatsvindt. Dat betekent dus extra druk op het openbaar vervoer. Door lokale, regionale netwerken en het (inter) nationale netwerk te ontvlechten ontstaat meer capaciteit en kunnen meer reizigers worden vervoerd. Dit kan door te investeren in het hoofdrailnet, hov-netwerk (zoals snelle busverbindingen) en uitbreiden van het metronet van Amsterdam.

Publieke mobiliteit moet **duurzaam** zijn.

- Alle voertuigen moeten zo snel mogelijk op 100% duurzaam opgewekte energie rijden. Voor de bussen, trams en metro's in de regio is dit in 2025 al het geval. Als de Vervoerregio ook opdrachtgever wordt van andere onderdelen van publieke mobiliteit, dan nemen wij 100% duurzaam opgewekte energie als uitgangspunt voor de opdracht. Als de Vervoerregio geen opdrachtgever is, kijken we hoe we de verantwoordelijke partijen kunnen aanmoedigen de stap naar duurzaam opgewekte energie zo snel mogelijk te zetten.
- We willen dat het materiaal- en grondstoffengebruik voor publieke mobiliteit minimaal is en dat zo veel mogelijk wordt hergebruikt. Ten slotte moet de infrastructuur voor publieke mobiliteit aangepast zijn op het veranderende klimaat.

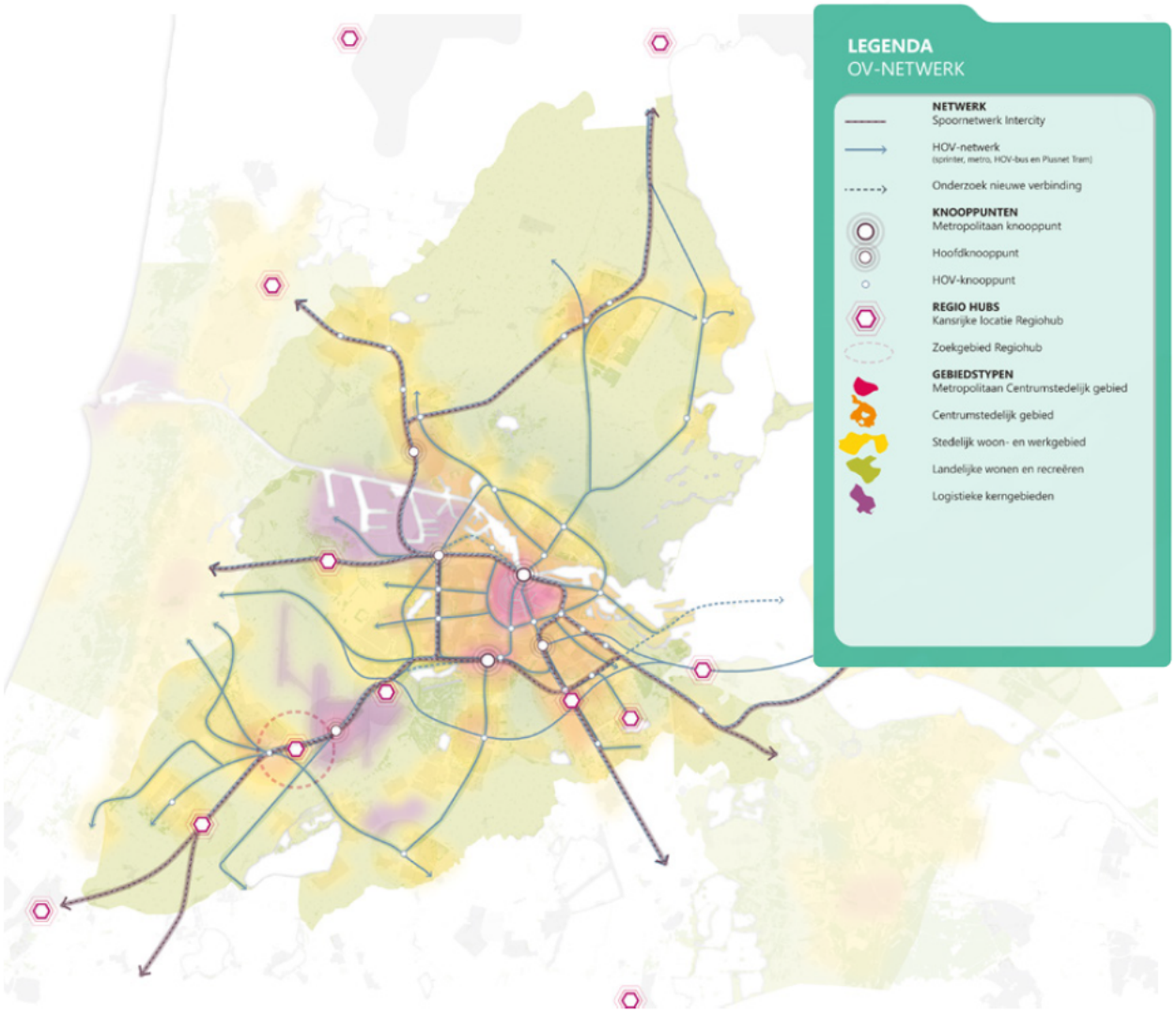
Publieke mobiliteit moet **fysiek en sociaal veilig** zijn, met **weinig hinder voor de omgeving en milieu**.

- Het gaat daarbij zowel om de plek van het ov op de weg, de inpassing in en aansluiting op de omgeving, de voertuigen zelf en om het gedrag van de chauffeurs.

- Railveiligheid en het in goede staat houden van het lokale spoor (metro, tram) hoort bij de wettelijke taken van de Vervoerregio. De Vervoerregio zorgt samen met zijn partners en met de wegbeheerders voor de bescherming van de railveiligheid en het beheer en onderhoud.
- Personeel en reizigers moeten veilig zijn en zich ook veilig voelen. De Vervoerregio stelt hiervoor eisen aan de vervoerders. Opleiding van personeel, informatie-uitwisseling tussen vervoerders en inzet van innovaties kunnen ervoor zorgen dat de veiligheid van reizigers en personeel verbetert.
- Inpassing van publieke mobiliteit in de openbare ruimte moet gebeuren met zo min mogelijk hinder voor gebruikers van die openbare ruimte en voor omwonenden. Daarbij moet een goed evenwicht worden gevonden tussen het gemak voor voetgangers en fietsers om de weg over te steken, verkeersveiligheid en (vooral bij hov) doorstroming.
- De vervoerders maken een klimaatplan waarin zij aangeven hoe zij de reiziger bij extreme weersomstandigheden informeren en/of helpen. Denk aan het aanbieden van water op een hete dag.

NETWERK

Het totale netwerk van publieke mobiliteit bestaat uit verschillende onderdelen. Voor het snelle en directe ov en de grotere hubs beschrijven wij ons voorkeursnetwerk in de kaart hieronder. Dit vraagt namelijk om grote investeringen, die vaak buiten de gemeente of regio om gaan. Het voorkeursnetwerk is ook het uitgangspunt voor de grote woningbouwontwikkelingen in onze regio. De brede basis, het verbindend ov en de kleine hubs zijn flexibeler. Ze kunnen ook aangepast worden aan actuele behoeftes én de mogelijkheden die de verschillende vervoersopties in de toekomst bieden. Daarom beschrijven we daarvoor geen voorkeursnetwerk.



Figuur 11: Netwerk snel en direct ov en grote hubs

SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PER ONDERDEEL

Naast de algemene uitgangspunten hebben we ook nog de volgende uitgangspunten per onderdeel.

Uitgangspunten brede basis

- De brede basis heeft in de publieke mobiliteit twee functies: het eerste (of laatste) deel van de reis (doordat het aansluit op hov) én zelfstandig hoofdvervoermiddel op kortere afstanden.
- Het vervoer van de brede basis moet goed aansluiten op hov en de overstap moet eenvoudig zijn. Het gaat dan om korte loopafstanden, korte wachttijd en afstemming van de tijden waarop gereden wordt (eerste / laatste rit).
- Als de overstap op grote mobiliteitshubs plaatsvindt, zetten we vooral in op vervoersopties die weinig ruimte gebruiken. Dus flexvervoer dat alleen kort stopt en dan weer vertrekt; en deelmobiliteit die minder ruimte inneemt (wel deelfiets, geen deelauto). Dit doen we omdat de ruimte rond de grote hubs beperkt én duur is.
- Beschikbaarheid in de buurt is bij de brede basis belangrijker dan snelheid en doorstroming. Omdat dit vervoer vaker in woon- en verblijfsgebieden komt, is extra aandacht nodig voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- De brede basis kan worden verzorgd met ov als het aantal reizigers hoog genoeg is. Maar ov is niet overal en op elk tijdstip de beste optie. In sommige gevallen is flexvervoer of deelmobiliteit dat. Voorwaarde is dan wel dat de reiziger het ook als een verbetering ervaart. Dit vraagt in elk geval goede beschikbaarheid, reis- en tariefinformatie, samenvoegen van vervoerbewijzen en overstapmogelijkheden.
- Voor ov is het stoppen bij officiële haltes meestal verplicht. Als flexvervoer ook op haltes stopt (dit is niet verplicht), moeten deze daarop ook zijn ingericht en herkenbaar zijn.
- Flexvervoer en deelmobiliteit kunnen worden aangeboden in opdracht van de Vervoerregio, eventueel in een aparte opdracht.
- Het is nodig de rol en verantwoordelijkheden van de Vervoerregio in flexvervoer, onder andere qua eisen aan de vervoerders, opdrachtgeverschap en financiering, verder uit te werken. We willen daarvoor ook met gemeenten die interesse hebben kijken waar we kansrijke experimenten met flexvervoer of deelmobiliteit kunnen starten om ervaring op te doen.
- Flexvervoer kan met professionele, betaalde chauffeurs worden uitgevoerd, betaald door een overheid of door bijvoorbeeld een groep van bedrijven. Maar het kan ook zijn dat de chauffeurs vrijwilligers zijn, die iets willen doen voor de buren of de samenleving. Dit werkt in een aantal gevallen heel goed, zoals bij AutoMaatje in Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn. Daarom omarmen we deze goede vrijwilligersinitiatieven. Daarbij kijken we wel hoe we ervoor kunnen zorgen dat deze initiatieven goed aansluiten op het overige aanbod van publieke mobiliteit.
- We willen met gemeenten onderzoeken of en hoe wij het samenvoegen van ov, flexvervoer en doelgroepenvervoer (in het kader van de Wmo, Wet maatschappelijke ondersteuning) verder kunnen brengen. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het Wmo-vervoer. Dit wordt steeds belangrijker omdat er meer oudere mensen zijn en omdat er minder geld is voor Wmo-vervoer. Daardoor krijgen minder 70-plussers een WMO-indicatie en het jaarlijkse kilometerbudget wordt kleiner.
- Deelmobiliteit heeft in onze regio een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Het

aanbod aan deelmobiliteit wordt vooral verzorgd door een groeiend aantal particuliere ondernemingen, binnen grenzen die de wegbeheerder eventueel stelt. Om deelmobiliteit onderdeel van publieke mobiliteit te maken, is een volgende stap nodig.

- We brengen deelmobiliteit naar de reiziger meer in samenhang met ov en flexvervoer. Het gaat dan om reisinformatie en betaalsystemen, maar ook betere afstemming van de locaties waar deelmobiliteit aanwezig is op het ov en flexvervoer.

- We willen de samenwerking met marktpartijen die deelmobiliteit aanbieden als Vervoerregio zelf regelen. Eventueel wel in samenwerking met partners, maar we willen wel zelf kunnen sturen.

- Waar marktpartijen nu vooral zelf bepalen waar ze hun diensten aanbieden, willen wij in de toekomst zelf meer sturen op waar en wanneer deelmobiliteit beschikbaar is. We gebruiken hiervoor de kenmerken en wensen van de (mogelijke) gebruiker en van de verschillende gebiedstypes. En als dat nodig is ook met gebieden buiten de Vervoerregio.

- We onderzoeken wat de beste prijs van deelmobiliteit is vergeleken met het ov en flexvervoer en tussen de soorten deelvoertuigen. Zo kan een starttarief het voor de korte afstand aantrekkelijker maken om te lopen, of kun je met prijsprikkels zorgen dat voertuigen altijd dichtbij zijn voor volgende gebruikers. Ook kunnen we met de prijs actieve(re), lichtere (vanwege veiligheid) en/of minder ruimte kostende deelmobiliteit (fiets) aanmoedigen.

Uitgangspunten snel en direct ov

- Het snelle en directe ov geeft de reiziger in de regio een vlotte, aantrekkelijke en betrouwbare reis. De reistijd moet bij voorkeur vergelijkbaar of zelfs beter zijn dan met de auto. Iedere reiziger moet voordeel hebben bij dit snelle, directe aanbod, doordat de andere vormen van publieke mobiliteit hierop worden aangesloten.

- Bussen, trams, metro's of sprinters richten zich vooral op verplaatsingen over afstanden die niet of minder geschikt zijn voor lopen of fietsen (maar wel met de elektrische fiets). Denk aan 7 tot 25 kilometer. Bij de echt lange afstanden is de intercity het belangrijkste vervoersmiddel.

- We stellen bij hov hoge eisen aan de betrouwbaarheid, snelheid en frequentie (hoe vaak vervoersmiddelen rijden). Dit betekent ook dat we hoge eisen aan

de infrastructuur stellen, zoals (grotendeels) vrije banen. Mede vanwege deze hoge eisen en de investeringen die dat vraagt, is het hov een selectief netwerk: een netwerk met een beperkt aantal routes.

- Het aantal reizigers op een lijn bepaalt voor een belangrijk deel welke vorm van hov geschikt is: normale bus, R-net Metrobus / BRT (Bus Rapid Transit), light rail, metro of zelfs sprintertreinen.

- Inpassing van hov vraagt soms moeilijke keuzes. Deur-tot-deur reistijden zijn uiteindelijk het belangrijkste voor de reiziger. Vaker kunnen vertrekken, waardoor de wachttijd verkort, kan dan voor de reiziger opwegen tegen een iets lagere snelheid. En voor

omwonenden kan het minder geluids- en trillingshinder betekenen. Maar als je harder kunt rijden, zijn er minder voertuigen nodig: het voertuig is dan sneller terug op het beginpunt om aan een volgende rit te beginnen. Wij zoeken hierin naar het juiste evenwicht, onder meer door verschillende typen lijnen goed op elkaar aan te laten sluiten.

- Op steeds meer plekken wordt de maximum snelheid binnen de bebouwde kom verlaagd van 50 naar 30 km/u. Wij hanteren hierbij als uitgangspunt dat hov wel 50 km/u kan blijven rijden, ook omdat hov vaak op vrije banen rijdt. Wel kan op specifieke delen van een traject, zoals in een stadscentrum, lagere snelheden echt nodig zijn. Of zijn extra oversteekmogelijkheden nodig, zodat het hov niet een te grote barrière vormt. Dit kan, zolang dit maar een kort deel van het traject is en de reistijd overal betrouwbaar blijft.

- Metro en sprinters kunnen elkaar aanvullen in onze regio. Voor een deel biedt de metro directe verbindingen die de trein niet heeft, zoals Amsterdam Centraal – Amsterdam Zuid.
  En het omgekeerde is ook het geval, zoals de sprinters op de Zaanlijn en de Gooilijn. Voor een deel lopen ze naast elkaar. Dat geeft mogelijkheden om vervoersstromen slim te verdelen tussen metro en sprinter: de ene keer los van elkaar, de andere keer juist combineren.

- Voor de sprinters (en intercity's) is het Rijk de opdrachtgever. Wij willen er samen met het Rijk, NS en ProRail aan werken dat de trein, en zeker de sprinters en stations als onderdeel van ons regionale hov, nog beter passen in ons systeem van publieke mobiliteit.

- De intercity verbindt de grote centra in onze regio met de grote centra in de rest van Nederland. Internationale treinen (en bussen) verzorgen de verbinding met de landen om ons heen. Daarmee zijn deze treinen voor ons heel belangrijk, namelijk als alternatief voor de auto in Nederland en als alternatief voor het vliegtuig in Europa.

- De verantwoordelijkheid voor de (inter) nationale treinen ligt bij het Rijk. We willen met het Rijk samenwerken om deze treinen verder te verbeteren. Daarvoor werken we mee aan een aantal grote spoorverbeteringen, die ook voordeel hebben voor het hov, zoals de verbeteringen op Amsterdam Centraal en Zuidasdok. Ook werken wij (mee) aan goede aankomst- en vertrekvoorzieningen op de stations. Wij willen dat het Rijk daarbij dan ook inzet op meer of betere sprinters en intercity's in onze regio.

- De drukte op het spoor is op bepaalde trajecten groot. Intercity's, sprinters, maar ook goederentreinen gebruiken dezelfde ruimte. Dit betekent dat soms lastige keuzes moeten worden gemaakt.

Uitgangspunten verbindend ov

- Het verbindende ov heeft dezelfde kwaliteit als het ov in de brede basis, maar we zien op deze verbindingen dat het aantal meer dat lijkt op dat van het snel en direct ov.

- Het gaat meestal om lijnen die wijken met knooppunten en met het centrum van Amsterdam verbinden.

- Hoewel er soms mogelijkheden zijn voor verbetering, verwachten we dat deze trajecten voor een groot deel dezelfde kwaliteit houden. Ze liggen namelijk in straten waar het openbaar vervoer vaak niet de hoogste prioriteit heeft in de openbare ruimte. Zeker als er in de buurt ook hov beschikbaar is.

- We bekijken steeds of een verbindende ov-lijn in de huidige vorm goed aansluit bij de behoeften van de reizigers van dat moment, of dat omzetten naar volwaardig hov of juist een beter aanbod in de brede basis meer voordeel geeft.

PRIORITEITEN

Publieke mobiliteit is niet een systeem dat er in één jaar staat. We geven nu de richting aan en willen dit in de komende jaren verder uitwerken en ontwikkelen, onder andere via de opdrachten aan vervoerders. Het vraagt een langzame overgang, waarbij nieuwe ontwikkelingen soms nog naast bestaand aanbod bestaan. We vinden het belangrijk dat nieuwe ontwikkelingen eerst goed blijken te werken. Daarbij snappen we dat reizigers een objectieve verbetering toch als een verslechtering kunnen ervaren, bijvoorbeeld doordat een voor hun bekende situatie wordt vervangen door iets nieuws.

Dit vraagt dat wij de volgende onderdelen snel oppakken.

- We gaan onze visie op publieke mobiliteit verder invullen en duidelijker maken, in overleg met de gemeenten, reizigers en andere partners die we hierbij nodig hebben. We onderzoeken daarbij de behoeften van de verschillende doelgroepen en hoe we daarvoor kunnen zorgen in de verschillende gebiedstypen binnen onze regio. We omschrijven een tijdpad tot 2040, ontwikkelen een beeld van de samenwerkingen die we nodig hebben en maken een plan hoe we kunnen volgen of we op de goede weg zitten.
- We ontwikkelen een aanpak om de visie van publieke mobiliteit toe te passen in opdrachten aan vervoerders, waaronder die in Amsterdam. We kiezen ervoor om de verbeteringen stap voor stap realiseren en de reiziger te overtuigen.
- We stellen samen met de gemeenten een afwegingskader op voor keuzes, verantwoordelijkheden en rollen rond flexvervoer. Hierbij zoeken we de samenwerking met DOVA, dat landelijk werkt aan meer duidelijkheid over en gebruiksvriendelijkheid in het flexvervoer.
- In 2023 starten wij een traject om te onderzoeken welke organisatievorm mogelijk en gewenst is om deelmobiliteit in regionale vorm aan te sturen.
- We werken onze visie op hov verder uit: hoe moeten de lijnen lopen, welke kwaliteit eisen we van vervoerders en welke verbeteringen aan de infrastructuur vraagt dat? Dat doen we samen met de gemeenten en andere partners. Hieraan kunnen we vervolgens onze investeringen en eisen voor vervoerders koppelen. We investeren in ieder geval verder in verbetering van ons hov-netwerk, om de grote woningbouwontwikkelingen goed bereikbaar te maken.
- We gaan door met onze inzet om de toegankelijkheid van publieke mobiliteit te vergroten, zoals door realisatie van toegankelijke haltes.
- We hebben hoge ambities, om zowel iedereen toegang tot publieke mobiliteit te geven als hoogwaardig snel en direct ov te bieden. De financiële middelen groeien alleen niet vanzelf mee met onze ambities. We blijven daarom bij het rijk pleiten voor meer middelen voor regionaal ov.

3.4 PERSONENVERVOER OVER WATER

Personenvervoer over water kan extra vervoersopties bieden in gebieden waar het aanbod van andere vervoersmiddelen en/of infrastructuur problemen kent en er geen vaste oeververbindingen zijn. Daar zijn de standaard oplossingen over land niet altijd genoeg. Denk bijvoorbeeld aan de schiereilandenstructuur langs het IJ en Noordzeekanaal in Amsterdam en Zaanstad waar plekken soms moeilijk, of alleen met hoge kosten, met het normale ov te bereiken zijn. En hoewel de kosten van personenvervoer over water ook hoog zijn, kan het de reiziger zo wel een alternatief voor de auto geven. Ook speelt personenvervoer over water een rol in het fietsnetwerk. Waar minder fietsers zijn en/of een brug te duur is, wordt vaak gekeken naar een pont als oplossing.

UITGANGSPUNTEN / NETWERK

Algemeen

- Als er niet genoeg oplossingen over land zijn, kan gekeken worden naar vervoer over water. Dit moet dan wel uitstootvrij plaatsvinden.
- Er is onderscheid te maken tussen twee typen personenvervoer over water: (a) oeververbindingen, in plaats van een brug, vooral bedoeld om het water over te steken; bijvoorbeeld pontveren in het fietsnetwerk. En (b) vervoersdiensten over water, waarbij de reiziger niet (alleen) oversteekt, maar een langere afstand aflegt via het water. Het bekendste voorbeeld van dit laatste is de waterbus tussen Rotterdam en de Drechtsteden. Maar ook de pont van Amsterdam Centraal naar NDSM doet dit in zekere zin.
- De combinatie met de fiets is in beide vormen van vervoer over water sterk, of sterk te maken. Ook combinaties met toeristisch en recreatief vervoer bieden in beide gevallen kansen.
- Of vervoer over water zinvol is, bekijken wij vanuit het hele mobiliteitsnetwerk. Kan vervoer over water iets bieden wat andere vervoerswijzen niet of minder goed kunnen. Om dat in beeld te krijgen, kijken we naar waar mensen vandaan komen en heen willen en of water daarbij een belemmering vormt.
- Vervoer over water is vaak duur. Maar het biedt ook kansen in oevergebieden waar ov, fiets en deelvervoer minder kans van slagen hebben. Het biedt de reiziger extra keuzes en kan daarmee het autogebruik in bepaalde gebieden verlagen. Oeververbindingen in plaats van een brug
- Vervoer over water speelt een belangrijke rol in het wegnemen van het water als belemmering in het fietsnetwerk, als een brug of tunnel te duur of technisch te lastig is. De combinatie tussen fiets en pont is daardoor erg sterk en draagt bij aan schoon, comfortabel en snel reizen.
- Een pont die vaak vaart maakt de verbinding aantrekkelijker voor de fietser. Zo kan de Hempont een grotere rol gaan hebben in het fietsnetwerk als deze vaker zou gaan varen.

Vervoersdiensten over water

- Vervoer over water kan een oplossing bieden voor gebieden waar het normale (h)ov dit niet kan geven. Het gaat hier dan om een verbinding tussen bestemmingen langs het water. Een voorwaarde voor het succes hiervan is wel snel en regelmatig vervoer.

- Dit vervoer over water speelt, op Amsterdam Centraal – NDSM na, nog geen rol in onze regio. Maar met de ontwikkelingen langs het IJ, Noordzeekanaal en Zaan (IJ-oevers, Havenstad, Achtersluispolder, Hembrugterrein) ontstaan er mogelijk kansen met een regionale functie. De structuur van het gebied maakt de bereikbaarheid van standaard ov soms lastig en het water vormt belemmeringen voor de fietser. Deze locaties zijn daarom mogelijk geschikt voor een waterbusachtige oplossing. Zeker als deze snel genoeg kan varen en tegelijkertijd extra oversteekmogelijkheden over IJ, Noordzeekanaal en Zaan kan geven, die er nu nog niet zijn.

ROL VERVOERREGIO

- Bij pontveren / oeververbindingen ligt onze prioriteit bij verbetering van het netwerk van MRA Doorfietsroutes. Daar waar een oeververbinding volledig ontbreekt, of nu verzorgd wordt door een pontveer, onderzoeken wij wat de beste oplossing is (of we doen actief mee aan onderzoek van een gemeente of vaarwegbeheerder): (verbetering van) een pontveer, een brug of een tunnel.

- Op regionale fietsroutes ligt het initiatief voor onderzoek naar (verbetering van) een pontveer bij een gemeente, vaarwegbeheerder of wegbeheerder. Wij werken mee aan het onderzoek, zoals wij dit ook bij andere schakels in regionale fietsroutes zouden doen.

- Alleen daar, waar vervoersdiensten over water een kansrijke oplossing zijn als aanvulling op het regionale ov-systeem, onderzoeken we dat samen met gemeenten en vaarwegbeheerders. Op voorhand zien we dit soort kansen alleen bij de grootschalige ontwikkelingen langs IJ, Noordzeekanaal en Zaan. Dit is gebleken uit de studie naar hov op de ZaanIJ-corridor (maar ook daar nog met veel haken en ogen). Op andere plekken zien wij alleen een lokaal en/of recreatief belang, voor weinig reizigers. Aan die onderzoeken werken wij niet mee.

- Als uit een onderzoek blijkt dat (verbeterd) vervoer over water zinvol kan zijn, dan is vervolgonderzoek nodig. Hierin moet onder meer worden bepaald hoe het gefinancierd kan worden. Dit hangt af van de taken en verantwoordelijkheden (zoals welke partij de (vaar)wegbeheerder is), maar ook de plek van de verbinding in het totale netwerk van onze regio.

3.5 AUTO

De auto is een snelle en prettige manier van verplaatsen van deur tot deur, die ook goed te gebruiken is voor mensen met bepaalde (lichamelijke) beperkingen. Ook in gebieden waar minder mensen wonen, biedt de auto vervoersopties die andere vervoerwijzen moeilijk kunnen bieden.

Er zijn sinds halverwege de vorige eeuw wel steeds meer auto's bijgekomen en auto's nemen veel ruimte in. Daardoor zijn de leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid in onze regio onder druk te staan. Deze druk neemt zeker in de drukke gebieden in onze regio alleen maar toe. Daarom is het afremmen de groei van het autoverkeer nodig. Voor het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) is berekend dat het autoverkeer ten minste 20 procent minder hard moet groeien om onze doelen haalbaar te maken. Dit moet gebeuren doordat mensen hun gedrag gaan aanpassen: minder vaak de auto nemen en minder vaak in de spits reizen.

UITGANGSPUNTEN EN PRIORITEITEN

(Deel)auto blijft een van de keuze-opties
De auto blijft een rol spelen in het mobiliteitssysteem. We blijven de inwoners en bezoekers van onze regio keuzeopties bieden om dat vervoersmiddel te kiezen dat nodig is. In sommige gebieden zien we wel dat bijvoorbeeld de snelheid voor de auto wat lager komt te liggen. Zo gaan steeds meer gemeenten over op 30 km/uur in de bebouwde kom en wordt steeds vaker de keuze gemaakt om de kosten voor parkeren te verhogen in gebieden met weinig ruimte.

Auto-afhankelijkheid verkleinen
We zien dat sommige (groepen) mensen in bepaalde gebieden in onze regio de auto nodig hebben, bijvoorbeeld om naar hun werk te komen. De auto heeft hier zeker nog een rol. Toch is meer infrastructuur niet de beste oplossing hiervoor. Extra infrastructuur leidt tot meer autoverkeer én zorgt er vaak voor dat mensen nog verder gaan reizen met hun auto naar voorzieningen of werk. Als daardoor werk en voorzieningen uit de buurt verdwijnen, hebben die mensen hun auto nog meer nodig en hebben mensen zonder auto nog meer problemen hun bestemmingen te bereiken. We kiezen er daarom voor vooral in te zetten op verminderen van (de groei van) het autogebruik en -bezit. Bijvoorbeeld door samen met gemeenten in te zetten op fiets, ov, keten- en deelmobiliteit. Ook kan het helpen als gemeenten zorgen voor voldoende voorzieningen in de buurt.

Een passende rol voor de auto
Volgens het STOMP-principe willen we toe naar een situatie waarin de rol van de auto past bij het gebiedstype. In landelijk gebied blijft de rol van de auto groter. Maar daar waar lopen, fietsen, ov en/of deelmobiliteit goede mogelijkheden bieden, kan de auto een minder prominente plek krijgen of bijvoorbeeld meer buitenom worden geleid.. Een netwerk van regiohubs (zie volgende paragraaf) waarin overgestapt kan worden van het ene vervoersmiddel op het andere kan bijdragen aan een passende plek van de auto in stedelijke gebieden.

Verlagen risico's op ongevallen
De ernstigste verkeersongevallen treden nog steeds op als er een (vracht)auto bij betrokken is. Daarom werken we risicogestuurd: waar is het risico op een ongeval het grootst en wat kunnen we doen om het ongeval te voorkomen. Snelheid is een belangrijke risicofactor en op wegen met een maximum snelheid van 50 km/u is meer kans op (ernstige) ongevallen met auto's. Deze wegen verdienen dus extra aandacht. Als gemeenten in willen zetten op '30 als norm', verlaagt dat ook het risico. Daar denken wij dan in mee.

Parkeren en autoluwe maatregelen
Parkeren is een belangrijk en onmisbaar onderdeel van mobiliteitsbeleid. Het Multimodaal Toekomstbeeld MRA zegt hierover: “Doelgerichte, gebied gebonden en integrale parkeermaatregelen kunnen een bijdrage leveren om het regionale mobiliteitssysteem te ontlasten. Daarbij zijn de mogelijkheden divers”. Hoewel parkeerbeleid een gemeentelijke verantwoordelijkheid is, zien wij dat parkeerbeleid heel effectief is om onze doelen te bereiken. De Vervoerregio denkt daarom graag met gemeenten mee over de manier waarop dit deel uit kan maken van een totale oplossing. Ook als gemeenten willen inzetten op autoluwe wijken, denken wij daarin mee. Daarbij zetten wij als Vervoerregio vooral ook in op de verbetering van de alternatieven voor de auto.

Gericht investeren
Waar knelpunten zijn in de doorstroming, zetten we eerst in op alternatieven en gedragsmaatregelen of op verbetering van de leefkwaliteit of veiligheid. Het kan zijn dat er op sommige regionale verbindingen nog wel auto-infrastructuur nodig is, vooral waar verbindingen nog missen, waar het een onmisbare schakel is om kernen autoluw te maken of voor het bereikbaar maken van regiohubs.
Soms rijden auto en ov op dezelfde infrastructuur. Als het ov daardoor onvoldoende doorstroomt, moeten we keuzes maken. We investeren dan bij voorkeur in verbeteringen die alleen het ov beter laten doorstromen, omdat we de concurrentiepositie van het ov ten opzichte van de auto willen verbeteren.

Inclusief
De auto is in sommige gevallen een inclusief vervoersmiddel: mensen met bepaalde beperkingen kunnen er hun bestemmingen mee bereiken, en soms is een (oude) auto ook goedkoper. Verder zijn vooral banen voor praktisch geschoolden op sommige locaties of tijden (vanwege ploegendiensten) vooral met de auto bereikbaar en minder goed met de fiets of het ov. We moeten hier rekening mee te houden bij het instellen van milieuzones of betaald rijden. Bij het aanbieden van deelmobiliteit en laadinfrastructuur moet ook rekening gehouden worden met de toegankelijkheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid.

Uitstootvrij rijden
De uitstootvrije auto scoort beter op geluidsoverlast (als ze langzamer rijden dan 50 km/uur) en schadelijke uitstoot. Bij ritten in binnenstedelijke gebieden die echt nodig zijn heeft de uitstootvrije auto daarom de voorkeur boven de verbrandingsmotor. Het ruimtebeslag, verkeersveiligheid en fijnstof, zoals microplastics van de banden, zijn alleen even hoog als die van auto’s met een verbrandingsmotor.

GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS

Gemotoriseerde tweewielers (snor, brom- en motorfietsen) spelen een minder grote rol in de totale mobiliteit van de regio. Daarom stellen we hier geen aparte beleidsregels voor op. Ze hebben op een aantal punten dezelfde invloed als de auto op leefkwaliteit, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Ze nemen wel minder ruimte in.
Snorscooters en brommers hebben ook overeenkomsten met de elektrische fiets en speedpedelecs. Ze gebruiken soms dezelfde infrastructuur, hebben hetzelfde tempo en zijn ook kwetsbaar. En snorfietsen en -bromfietsen kunnen net als de e-bike en speedpedelec een rol vervullen als alternatief voor de auto op de middellange afstand in onze regio.
Wel hebben scooters en brommers relatief het hoogste aandeel in de ongevallencijfers in onze regio en gedragen de bestuurders zich relatief vaak risicovol. Daarom krijgen zij extra aandacht in de risicogestuurde benadering voor verbetering van de verkeersveiligheid. En doordat deze voertuigen in het algemeen zwaarder en breder zijn dan e-bikes en speedpedelecs, hebben ze ook meer impact op anderen. Daarom heeft gebruik van de e-bike of speedpedelec wel onze voorkeur.

We kiezen ervoor vooral in te zetten op verminderen van (de groei van) het autogebruik en -bezit

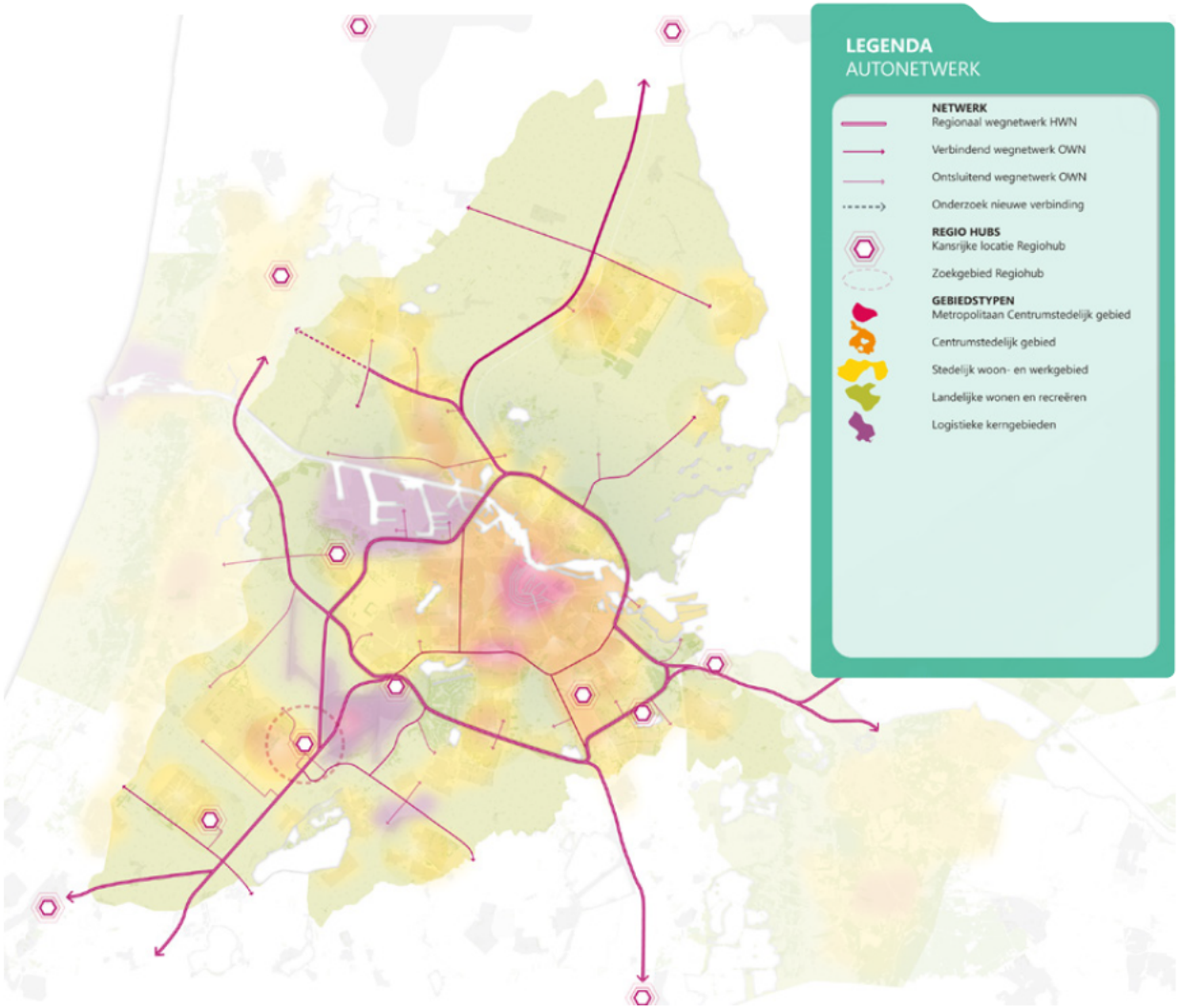
De Vervoerregio ziet daarom voor zichzelf geen rol bij de aanleg van laadinfrastructuur voor personenauto's. Wel werken we samen met MRA-E. We denken graag mee als de aanleg van laadinfrastructuur gekoppeld is aan andere opgaven, zoals het bouwen van hubs.

Deelauto's
Deelauto's staan minder lang stil dan privéauto's. De autodeler maakt bovendien minder kilometers dan de autobezitter: over deelgebruik wordt meestal beter nagedacht en er wordt dan veel meer afgewisseld met bijvoorbeeld ov. Dat je een deelauto's kunt pakken, stelt het moment van het kopen van een auto uit, en van uitstel komt soms afstel. De deelauto is daarmee een goede optie voor mensen die soms een auto nodig hebben en zo worden ze minder afhankelijk van een eigen auto.

Autonoom rijden en semi-automatische functies
Het is op dit moment niet te voorspellen hoe belangrijk zelfrijdende voertuigen gaan worden en welke gevolgen dit dan gaat hebben. Experts verwachten dat autonoom rijden in meer stedelijke gebieden waarschijnlijk niet gaat werken. We zien wel een toename van semi-automatische functies in standaard auto's. Denk daarbij aan automatisch afstand houden met cruise control, (vracht)auto's virtueel aan elkaar koppelen waardoor treintjes van (vracht) auto's ontstaan, waarschuwen voor en voorkomen van botsingen of bijsturen als de auto van de rijstrook af gaat. Deze functies kunnen de verkeersveiligheid verhogen. Ze zijn vooral in de nieuwe en duurdere auto's te vinden, maar worden ook niet altijd aangezet door de gebruikers omdat ze lastig (goed) te gebruiken zijn.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

- We zetten vooral in op het verminderen van het autogebruik, door te zorgen voor en bij te dragen aan goede alternatieven voor de auto.
- Bij de (her)inrichting geven we de auto meestal lage prioriteit (volgens het STOMP-principe). We investeren slechts nog heel gericht in verbeteringen in het netwerk voor de auto.
- We willen het risico op ongevallen met auto's verlagen door extra aandacht te geven aan 50 km/u-wegen. Ook denken we mee met gemeenten die 30 km/u als norm willen instellen.
- Parkeerbeleid en autoluw beleid zijn een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De Vervoerregio ziet parkeren als een belangrijk onderdeel in het totale mobiliteitsbeleid. We denken dan ook graag met gemeenten mee. We betalen alleen niet mee bij het aanleggen of weghalen van parkeerplaatsen.



Figuur 12: Autonetwerk

NETWERK

De uitgangspunten hebben wij vertaald in het hier gepresenteerde autonetwerk. De (grote) Ring om Amsterdam blijft nodig. Om bijvoorbeeld de verschillende landelijke gebieden en logistieke kerngebieden (en ook stedelijke woon- en werkgebieden) met elkaar te verbinden, is een compleet netwerk nodig, bijvoorbeeld om vanuit Waterland naar Uithoorn te rijden met de auto. Via de grote autoring (A10-noord, A10-oost, A1, A9, en A5) blijft dit mogelijk. Dit kwam als voorkeur uit de Regionale Netwerkstrategie MRA (2020). In de centrumstedelijke gebieden wordt de auto alleen niet aangemoedigd, omdat hij veel ruimte inneemt. Het is dus minder logisch dat we hier veel autoverkeer doorheen sturen. Op het kaartbeeld staan daarom bepaalde delen van het bestaande snelwegnetwerk minder dik aangegeven (zoals A10-west, -zuid en -oost). Het autonetwerk kan ook worden gebruikt door regionale busverbindingen (Bus Rapid Transit). De Vervoerregio zet zich op het hoofdwegennet in voor voorrang en aparte rijbanen voor ov.

3.6 HUBS VOOR PERSONENVERVOER

Hubs geven mensen toegang tot verschillende vormen van (deel)mobiliteit, in de buurt van bijvoorbeeld hun woning of werkplek. Ze vergroten dus het aanbod en geven mensen meer keuzes. Daarmee worden inwoners, werknemers en bezoekers in onze regio minder afhankelijk van één vervoersmiddel. Hubs geven zo kansen om het gebruik van publieke mobiliteit te verhogen en voorkomen het gebruik van de auto in gebieden waar dat minder gewenst is.

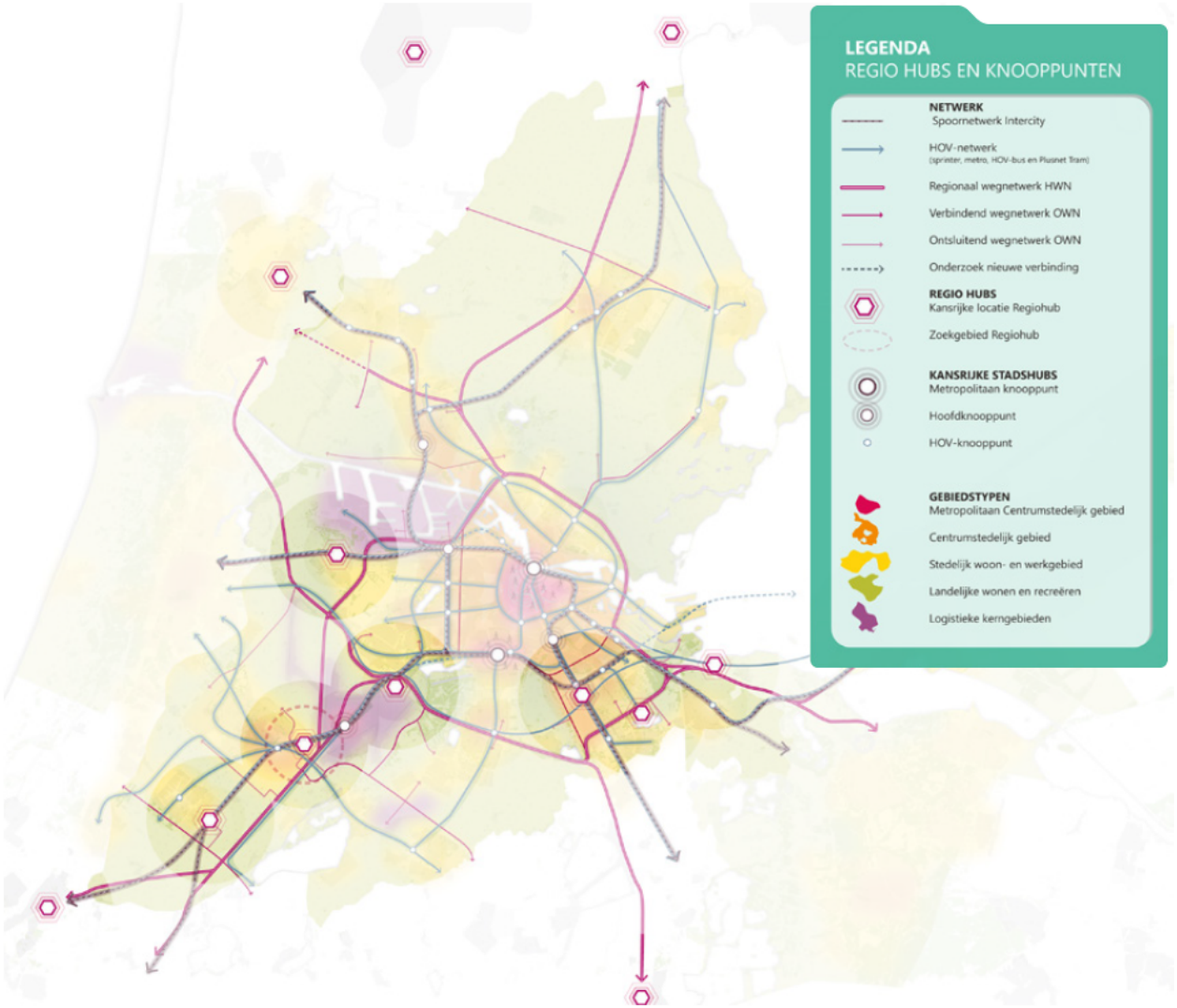
Daarnaast zijn (grotere) hubs belangrijk als overstappunt. Ze verbinden gebieden met minder ov-aanbod met de dichtbebouwde stad, door een overstap te geven van auto en fiets naar ov. Iedereen kan zo snel in de centrumgebieden komen, zonder in de file te staan. Andersom bieden hubs ook de reis naar landelijke gebieden voor mensen zonder eigen auto, bijvoorbeeld via deelmobiliteit. En ze zorgen voor de soepele overstap tussen verschillende vormen van publieke mobiliteit.

UITGANGSPUNTEN

Er zijn verschillende typen hubs. Ieder type heeft een eigen doelgroep en eigen beoogd effect, die passen bij een bepaald gebied.

Regiohubs vormen de verbinding tussen aan de ene kant landelijke en stedelijke woongebieden in én buiten de Vervoerregio en aan de andere kant centrumstedelijke en metropolitane werk-, winkel- en recreatielocaties. Ze leveren een overstap van auto naar trein of hov, maar bieden ook toegang tot deelmobiliteit. Het is dus P+R, maar met een plus. Bij voorkeur liggen regiohubs vóór de file, op plekken waar ov aanwezig of te regelen is. Ook moeten de hubs goed met de fiets bereikbaar zijn vanuit omliggende wijken / dorpen. Woon-werkverkeer willen we opvangen in regiohubs op een zo groot mogelijke afstand van de bestemming. Vooral voor bezoekers leert de ervaring echter dat zij het aantrekkelijker vinden om wat verder naar de stad door te reizen, zeker buiten de spits.
Voor de grote (werk)bestemmingen Amsterdam en Schiphol is daarom een netwerk van grote regiohubs nodig, op alle snelwegen richting de regio, in twee ringen: net buiten de grote ring (A5-A9) op plekken als Muiden en Halfweg-Zwanenburg; en op grotere afstanden, in plaatsen als Alkmaar, Almere en Breukelen. Maar ook kleinere regiohubs kunnen helpen, bijvoorbeeld om lokaal doorgaand verkeer richting Amsterdam te verminderen of voor de bereikbaarheidsopgave van centrumgebieden of toeristische plekken buiten Amsterdam. Wij zijn ons ervan bewust dat deze regiohubs mogelijk maar een klein deel van de bereikbaarheidsopgave oplossen. Maar: we willen dit wel stimuleren, om mensen meer keuzes te geven.

Stadshubs zijn de ov-knooppunten in stedelijke gebieden. Het ov-aanbod vullen we hier aan met een breed aanbod aan (deel) mobiliteit. Op een stadshub komen mensen met regionaal of landelijk ov de stad in, waar ze lopend, fietsend, met deelmobiliteit of ander ov verder naar hun bestemming gaan. Maar ook het omgekeerde kan: bewoners van de stad komen lopend, fietsend of met ov aan en gaan met hov of trein naar een andere stad. Denk bij stadshubs aan veel trein- en metrostations in Amsterdam, maar ook hov-locaties in steden of grotere dorpen buiten Amsterdam, zoals Purmerend Vurige Staart kunnen geschikt zijn. Stadshubs aan het autonetwerk met goed hov richting de stad kunnen bovendien ingezet worden voor parkeren op afstand voor bewoners van centrumstedelijke gebieden.



Figuur 13: Kaart met regiohubs en grotere stadshubs

Buurthubs en wijkhubs zijn bedoeld om bewoners gemakkelijk toegang te geven tot een zo breed mogelijk mobiliteitsaanbod. Afhankelijk van het type gebied gaat het om deel(bak)fietsen / elektrische fietsen, deelscooters en/of deelauto's.
Bij wijkhubs is een goede verbinding met (h)ov belangrijk voor het goed laten werken van de hub, zeker bij autoluwe gebieden. Daarvoor zijn mogelijkheden om je fiets te parkeren belangrijk.
Voor een deel zijn dit soort hubs niet openbaar, als ze worden gerealiseerd als onderdeel van bijvoorbeeld een nieuw appartementencomplex of een nieuwe wijk. Openbaar gebruik heeft wel de voorkeur, omdat het dan de grootste bijdrage kan leveren aan het totale mobiliteitssysteem.

Hoewel er dus verschillende hubstypen zijn, worden ze soms gecombineerd. Een regiohub kan ook een stadshub zijn. En een regio- of stadshub kan een buurtfunctie hebben voor omliggende woningen of bedrijven. Vooral rond stations wordt het combineren steeds belangrijker, want stations zijn aantrekkelijk voor overstappen én voor woningbouw. Combineren geeft uitdagingen, maar ook kansen: het geeft meer reden om het ov uit te breiden.

Voor alle typen hubs geldt een aantal voorwaarden voor succes:

- De hubs moeten prettig, (sociaal) veilig en goed toegankelijk zijn voor iedereen en laadinfrastructuur hebben. Ook moeten ze te vinden en te herkennen zijn, met de landelijke huisstijl voor hubs als uitgangspunt. Goede ruimtelijke inpassing van de hub, zowel in het mobiliteitsnetwerk als het stedelijk netwerk, met goede looproutes naar de hub, is belangrijk.

- Het mobiliteitsaanbod moet toegankelijk en op orde zijn en voor langere tijd beschikbaar blijven. Hier zijn goede afspraken over nodig met bijvoorbeeld de ontwikkelaar en/of eigenaar van de hub, net als over de kosten van de aangeboden vervoersmiddelen en het beheer van de hub.

- Functies zoals een winkel, toilet of pakketpunt / -wand maken een hub aantrekkelijker. Zo wordt de hub niet alleen handig vanuit mobiliteit, maar wordt het ook een bestemming in het dagelijks leven. Zeker bij grotere hubs kijken we met gemeenten en andere partners of dit soort functies er kunnen komen. Ook kan een hub dienst doen als energiehub, waar de energievoorzieningen worden gedeeld. Zo wordt de druk op het energienet minder.

- De aantrekkelijkheid van het mobiliteitsaanbod op de hubs hangt verder vooral af van de reiskosten, en de kosten en beschikbaarheid van parkeren op de eindbestemming. Betalen naar gebruik, betaald parkeren en voetgangers- en fietsvriendelijke centrumgebieden zijn allemaal belangrijk voor het succes van hubs.

MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD: ONTWIKKEL REGIONALE HUBS PER CORRIDOR, DICHTBIJ EN VERDER VAN STEDEN

Hubs waar mensen overstappen van auto naar bijvoorbeeld openbaar vervoer dragen bij aan het leefbaar houden van onze steden, vermindering van autokilometers en betere doorstroming op het wegennet. Inzetten op gedragsmaatregelen en hubs gaat hand in hand. Potentie voor hubs dichtbij en verder van de steden neemt door de mobiliteitstransitie toe. Tegelijkertijd is het aanbieden van alternatieven zoals hubs een voorwaarde voor het slagen van de mobiliteitstransitie.

PRIORITEITEN EN ROL VAN DE VERVOERREGIO

Voor hubs voor personenvervoer zien wij de volgende prioriteiten en rollen voor de Vervoerregio.

- Concept- en kennisontwikkeling: knooppunten waren vroeger vooral gericht op overstappen. De verbreding naar (ook) het bieden van een breed mobiliteitsaanbod leidt tot nieuwe uitdagingen, waar nog niet altijd de oplossing voor gevonden is, zoals de verbinding van ov en deelmobiliteit en hoe en met wie je het beste kunt samenwerken. Wij zorgen voor het ontwikkelen en delen van kennis onder onze gemeenten, onder meer via het MRA-platform Smart Mobility.

- Verder uitwerken en aanmoedigen van de realisatie van het netwerk van grote regiohubs. Dit netwerk is erg belangrijk voor de regionale bereikbaarheid. We willen een stimulerende en coördinerende rol op ons nemen bij de verdere uitwerking en realisatie ervan. Dit doen we met partners als de provincies Noord-Holland en Flevoland, omdat veel regiohubs buiten de Vervoerregio liggen.

- We sturen erop dat de voorgestelde locaties uit het Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA met gemeenten verder worden uitgewerkt, in ieder geval die in de Vervoerregio vallen. Als dit nodig is kijken we naar extra of andere locaties. Vooral aan de noordkant van de MRA zijn er weinig opties. Als er te weinig ov is en een locatie is niet bereikbaar met de fiets, dan moeten we ook kijken of daar verbeteringen mogelijk zijn. We betalen ook mee aan de realisatie van de regiohubs.

- Kleinere regiohubs, zoals aan de zuidkant van onze regio in Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer. Onderzoek hiernaar ondersteunen wij. Onze inzet en bijdrage in de realisatie hangt af van of de hub een aanmoediging voor het ov kan opleveren.

- Aanmoedigen realisatie stadshubs. Deze hubs vallen samen met knooppunten van het regionale ov. Daarom is realisatie van goede stadshubs belangrijk voor de Vervoerregio. Wij betalen mee aan goede plannen voor stadshubs, als ze voorzieningen voor ov, deelmobiliteit en fiets hebben.

- Concept- en kennisontwikkeling voor wijk- en buurthubs. Dit is de verantwoordelijkheid van gemeenten en ontwikkelaars. Maar als onderdeel van de concept- en kennisontwikkeling kunnen wij een rol spelen bij buurt- en wijkhubs die als proef worden gerealiseerd.

3.7 GOEDERENVERVOER

De logistieke keuzes die bedrijven, maar ook particulieren maken, zie je terug in goederenvervoer. Dit vervoer is nodig voor het bevoorraden van winkels en horeca, voor het mogelijk maken van bouwactiviteiten en voor de productie op bedrijventerreinen. Aan de andere kant zorgt dit goederenvervoer vaak voor verkeersonveiligheid en voor minder leefkwaliteit.

Goederenvervoer is niet één vervoersmiddel, maar een hele set aan manieren van vervoer. Van zeeschip, vliegtuig en buisleiding, trein, binnenvaartschip, vracht- en bestelauto, tot fiets, LEVV's (lichte elektrische vrachtvoertuigen) en drones. Plekken waar goederen worden overgezet op een ander vervoersmiddel en logistieke hubs vormen de verbinding tussen verschillende goederenstromen en vervoersmiddelen.

Tot voor kort ging het in het goederenvervoer vooral om bundelen van goederen en grotere voertuigen. Zo heb je het minst aantal verplaatsingen. Inmiddels zien we in de bebouwde kom vaker kleine, schone, stille voertuigen. Aan de ene kant omdat door de groei van internetbestellingen steeds meer huizen moeten worden bereikt, aan de andere kant doordat grote voertuigen in steden en dorpen steeds minder goed passen bij de hoge leefkwaliteit die we willen. Dit leidt wel tot nieuwe aandachtspunten voor de verkeersveiligheid, doordat de (kleine) voertuigen in aantal toenemen en steeds stiller zijn.
Ook wordt de verduurzaming van het goederenvervoer niet meer alleen bereikt door meer leveringen samen te voegen, maar vooral door schonere aandrijving.

MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD: NEEM GOEDERENVERVOER INTEGRAAL MEE IN DE BEREIKBAARHEIDS- EN VERSTEDELIJKINGSOPGAVE

Een duurzaam, veilig, efficiënt en concurrerend logistiek systeem is een randvoorwaarde voor een goed functionerende Metropoolregio Amsterdam. Het is belangrijk om goederenvervoer aan de voorkant mee te nemen in verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven anders worden kansen gemist voor een integrale aanpak en bestaat het risico dat het hele logistieke systeem in de knel raakt.

UITGANGSPUNTEN

Het goederenvervoernetwerk in onze regio moet de verbinding leggen tussen het (inter)nationale vervoer en het regionale en lokale vervoer. Ook moet het bijdragen aan de verdere verduurzaming van het goederenvervoer. Daarbij gebruiken we de volgende uitgangspunten.

- Buiten de bebouwde kom gaan er grote goederenstromen naar Schiphol, de haven van Amsterdam, Greenport Aalsmeer en onze grote bedrijventerreinen en industriecomplexen. Waar mogelijk willen wij dat dit over water of spoor gaat, anders over de weg met vrachtwagens. Het wegvervoer rijdt over routes, die qua leefbaarheid, veiligheid en doorstroming het meest geschikt zijn. Een hoge betrouwbaarheid (weinig kans op files en vertraging) kan vervoerders verleiden een gewenste route te kiezen.

- Op logistieke hubs komt het landelijke vervoer en het regionale vervoer bij elkaar, zoals bestelbusjes of (bak)fietsen. Hier kunnen goederen worden overgeslagen en gecombineerd. Deze hubs liggen vooral op bedrijventerreinen, zeker niet in woonbuurten. Afhankelijk van de goederenstroom moeten ze dicht genoeg bij de bestemming in stad of dorp liggen zodat het vervoer daarna ook met de fiets of LEVV (licht elektrische vrachtvoertuig) verder kan.

Voor de kleine stromen binnen de bebouwde kom zetten we in op kleine, schone, stille voertuigen

- Binnen de bebouwde kom, in stad of dorp, zetten we daar waar dat nodig is, voor de kleine stromen in op kleine, schone, stille voertuigen: bakfietsen, uitstootvrije bestelauto's en LEVV's. Afleverpunten zorgen voor minder ritten door woonstraten. Duidelijke regels en goede (laad-/los)voorzieningen zorgen ervoor dat deze kleinere voertuigen niet onnodig op de stoep parkeren of het fietspad of de weg afsluiten.

- Voor grote, gecombineerde zendingen voor één of enkele bestemmingen in één stad of dorp, zoals een vrachtwagen vol met goederen voor één supermarkt, blijft buiten de historische centra de (uitstootvrije) vrachtwagen het meest geschikt. Deze vervangen door kleinere voertuigen leidt tot meer verkeer, meer overlast en meer onveiligheid. Wel moeten we ervoor zorgen dat de vrachtauto's zo weinig mogelijk in de buurt komen van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals bij scholen en winkelgebieden, door venstertijden in te stellen en veilige losplekken te creëren.

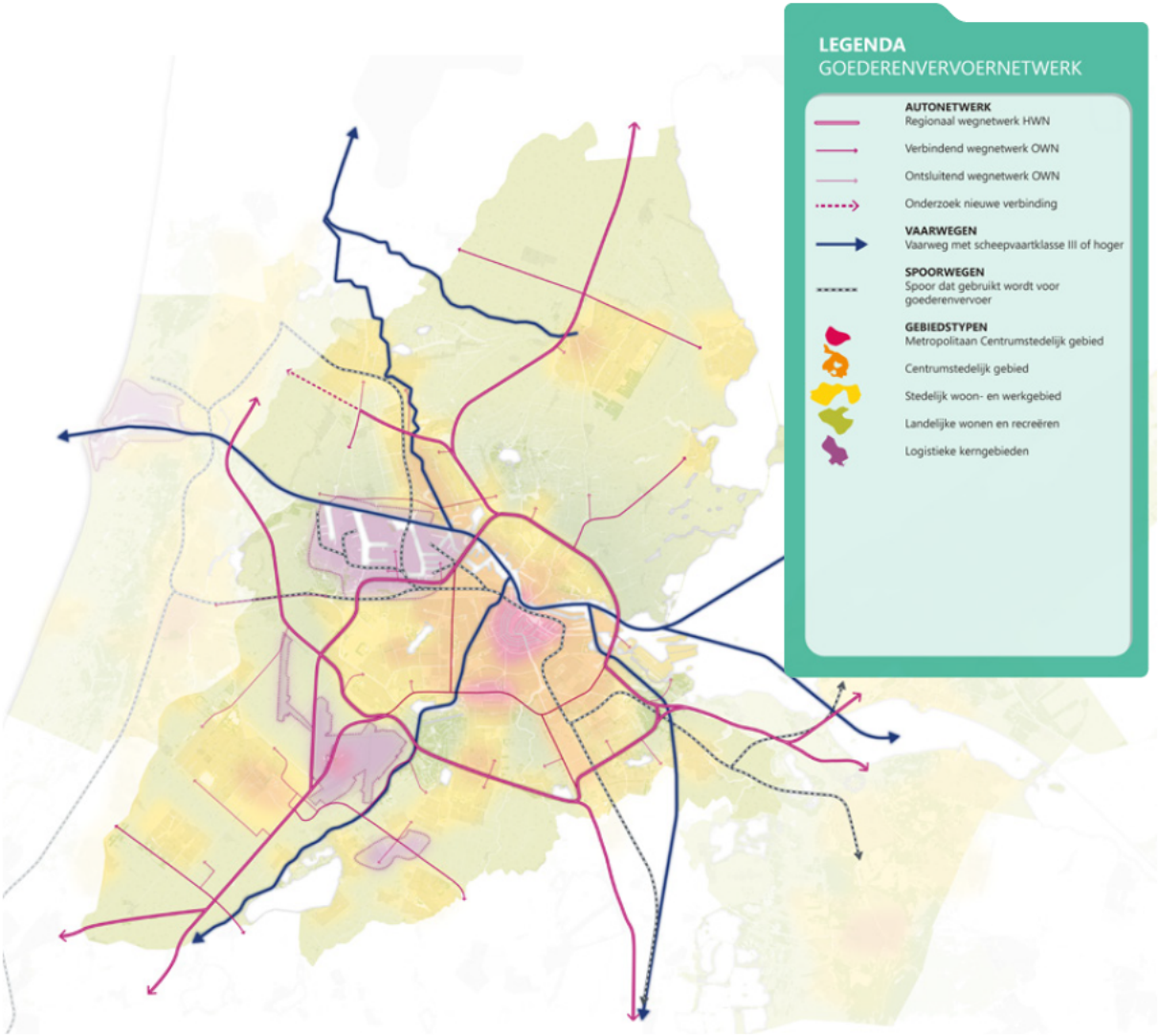
- Zero emissie zones voor logistiek – gebieden waarin alleen uitstootvrije vracht- en bestelauto's naar binnen mogen – helpen bij de verduurzaming. Dat geldt ook voor de realisatie van elektrische laadvoorzieningen en -pleinen voor logistiek. Het liefst combineren we die met logistieke hubs, omdat de voertuigen daar langere tijd stil staan. Deze hubs kunnen dan ook dienen als energiehub, waar energievoorzieningen worden gedeeld door meerdere gebruikers.

NETWERK

De uitgangspunten verwerken we in een multimodaal netwerk goederenvervoer – water, spoor en weg – dat de belangrijkste herkomsten, bestemmingen en overslagpunten in onze regio op een goede manier bereikbaar maakt en ook waar nodig doorgaande stromen faciliteert. Dit multimodale netwerk goederenvervoer wordt opgesteld als onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld van de MRA. De kaart die wij hier presenteren is onze voorzet voor het gebied van de Vervoerregio.

Deze kaart is als volgt opgebouwd:

- Voor de binnenvaart hebben we alle vaarwegen vanaf scheepvaartklasse III opgenomen. Wij verwachten dat dit de relevante vaarwegen zijn voor het multimodaal netwerk goederenvervoer.
- Voor het spoor hebben we alle spoorwegen in de Vervoerregio opgenomen waar nu regelmatig goederenvervoer over plaatsvindt. Omdat deze spoorwegen vaak ook druk gebruikt worden voor personenvervoer, moet in het multimodaal netwerk goederenvervoer worden besloten of al deze spoorwegen tot dit netwerk moeten behoren, of dat toch keuzes worden gemaakt.
- Voor de weg hebben wij het autonetwerk overgenomen uit paragraaf 3.5. Ook vrachtverkeer gebruikt dit netwerk veel. In het multimodaal netwerk goederenvervoer worden mogelijk enkele lijntjes van deze kaart weggelaten, als het belang voor het vrachtverkeer daar lager is.



Figuur 14: Goederenvervoernetwerk

Logistieke hubs en andere overslagpunten hebben wij niet vastgelegd op deze kaart. De meeste hubs en overslagpunten zullen een plek krijgen in de logistieke kerngebieden (paars op de kaart). Voor de overslag van grootschalig naar stedelijk vervoer (winkelbevoorrading, bouwlogistiek etc) voorzien wij dat er daarnaast nog op verschillende stadsranden hubs gewenst zijn.

PRIORITEITEN

In de netwerken van water, spoor en weg is de afgelopen jaren vanuit Rijk, provincie en gemeenten al veel geïnvesteerd. Er zijn mogelijk nog steeds investeringen nodig, vooral bij water (overzetlocaties) en spoor. Welke dat zijn, volgt bij de uitwerking van uit het multimodaal netwerk goederenvervoer dat in MRA-verband wordt ontwikkeld.

Daarnaast spelen bij spoorvervoer twee dilemma's. Allereerst is op het spoor de ruimte beperkt, terwijl we goederen over het spoor willen vervoeren, maar ook hoge ov-ambities hebben. Daarnaast kan vervoer van gevaarlijke stoffen soms beperkend werken voor mogelijkheden voor nieuwbouw langs of over het spoor. We willen graag én-én, maar soms zijn lastige en ingrijpende keuzes nodig, die we onder andere in het project multimodaal netwerk goederenvervoer zullen maken. Wat we willen voorkomen is dat goederenvervoer hierdoor noodgedwongen naar de weg verplaatst, omdat dit veel extra vervoersbewegingen oplevert.
Onze prioriteit ligt verder op de realisatie van logistieke hubs, zero emissie zones en laadpleinen. Dit zijn nieuwe onderdelen van het goederennetwerk waarin nog flinke stappen moeten worden gezet en waar regionale regie belangrijk is.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

Realisatie van logistieke hubs en laadpleinen zien wij als een commerciële verantwoordelijkheid, in samenwerking met de gemeenten. Deze hubs zijn vaak niet voor één gemeente, maar voor een hele (deel) regio. Daarom zien wij een rol voor de Vervoerregio in het ondersteunen van het proces om tot hubs en laadpleinen te komen op de meest geschikte locaties.

Daarbij delen we als dat nodig is onze kennis. De acties die nodig zijn worden op dit moment onderzocht als onderdeel van de logistieke hubsvisie van de Vervoerregio.

Verder zien wij een rol voor de Vervoerregio bij het afstemmen van logistieke regels. Verschillen in regels tussen gemeenten kunnen zorgen voor ongewenste situaties, zoals het moeten inzetten van meer voertuigen die minder vol zitten. Daarom werken we via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS), als onderdeel van ons programma Schoon en Duurzaam, aan betere afstemming van venstertijden (wanneer mag worden bevoorraad), ontheffingen- en privilegebeleid (wanneer krijgt iemand buiten de venstertijden toch toegang, of wanneer mag een bedrijf op een busbaan rijden) en handhaving.

Het ontwikkelen van kennis over (stad) logistiek, zoals onderzoek naar oplossingen voor het laden en lossen van kleine voertuigen in de openbare ruimte, verloopt via het MRA-platform Smart Mobility en het programma Schoon en Duurzaam.

Ten slotte zien wij ons als toekomstig bewaker van de kwaliteit van het multimodaal netwerk goederenvervoer. Bij projecten op dit netwerk geven we kwaliteitseisen mee aan de wegbeheerder.

3.8 VERKEERSMANAGEMENT

Verkeersmanagement gaat over het sturen van verkeersstromen. Dat gebeurt met verkeerslichten, (dynamische) verkeersborden en panelen langs en boven de weg en met (digitale) reisinformatie.

UITGANGSPUNTEN

Verkeersmanagement helpt reizigers zich soepel te verplaatsen in de regio. Op dit moment wordt het nog vooral ingezet om de doorstroming op de weg te verbeteren en de zorgen dat autoverkeer niet (te erg) vastloopt.
Er zijn kansen om met verkeersmanagement nog meer bij te dragen aan de vijf doelen van het Beleidskader Mobiliteit. Zo kan het het STOMP-principe versterken. Bijvoorbeeld door fietsers extra lang groen licht te geven bij verkeerslichten of door reizigers direct te informeren over overstapmogelijkheden. Ook kan het ingezet worden om verkeer om te leiden en zo overlast en vervuiling door verkeer in kwetsbare natuurgebieden te verminderen en de leefbaarheid in woonwijken te vergroten. Ook gebruik gericht op betere verkeerveiligheid is mogelijk, zoals dynamische wegafsluitingen bij scholen of een maximum snelheid die wordt aangepast op de drukte van dat moment. Dit kan met dynamische borden langs / boven de weg (zoals DRIP's), maar steeds meer gaat dit via de mobiele telefoon of komt de informatie op een andere manier in het voertuig zelf terecht.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

Het verkeersmanagement in de regio is de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio, Provincie Noord-Holland en gemeenten samen. De Vervoerregio houdt zich daarbij alleen bezig met de vraag hoe wij verkeersmanagement voor de langere termijn het beste kunnen inzetten. We betalen daarom mee aan en werken mee aan regionale verkeersmanagementvisies. Daar brengen wij de doelen en keuzes van dit Beleidskader Mobiliteit in. Onze inzet en rol hangt af van hoeveel we in deze visies kunnen bereiken als het gaat om onze doelen.

De verantwoordelijkheid voor het tactische en operationele niveau (uitvoering) ligt bij de wegbeheerders. Wel is het zo dat wij bij infrastructurele projecten regelmatig meebetalen aan systemen zoals verkeerslichten. Dat blijven wij doen, met de voorwaarde dat deze systemen (of beter: de manier waarop ze worden ingezet) wel moeten bijdragen aan onze doelen.

3.9 DIGITALISERING EN DATA

Digitalisering en data zijn niet meer weg te denken uit onze samenleving. Ze zijn ook een middel om onze beleidsdoelen te realiseren. Het kan ons helpen om het ov, mobiliteitsdiensten en verkeersstromen goed te laten verlopen. Maar er zijn ook reizigers die niet of moeilijker kunnen omgaan met digitalisering. We moeten voorkomen dat dit ervoor zorgt dat zij minder toegang tot mobiliteit krijgen. Ook zijn we ons ervan bewust dat aan digitale middelen (economische) belangen kunnen zitten en data goed beveiligd moet worden.

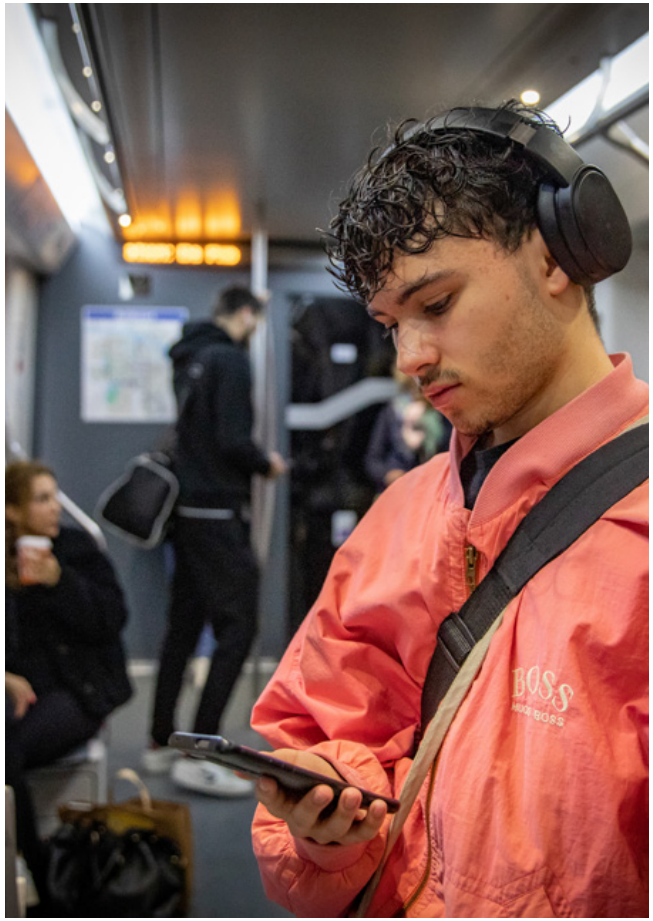
ROL VAN DE VERVOERREGIO EN UITGANGSPUNTEN

De overheid stelt grenzen, regels en eisen vast in het ruimtelijke domein. Wij vinden het daarom logisch dat de overheid op dezelfde manier grenzen stelt aan data en digitale infrastructuur voor mobiliteit. Daarmee willen wij ervoor zorgen dat:

1. publieke dienstverlening aan burgers verbetert;
2. data beschikbaar is en verantwoord gebruikt kan worden voor mobiliteitsdiensten die aan onze doelen bijdragen;
3. data veilig is en de privacy verbetert;
4. we zien wat de toekomst kan brengen en wat nieuwe technologische ontwikkelingen daarin kunnen betekenen.

VERBETEREN VAN DE PUBLIEKE DIENSTVERLENING AAN BURGERS

Digitalisering moet en kan bijdragen aan onze vijf doelen. Daarvoor is het wel belangrijk dat de mobiliteitsdiensten betrouwbare data en digitale infrastructuur kunnen gebruiken. Anders werken de diensten mogelijk niet goed en haken gebruikers af.
We zorgen daarom dat onze eigen data goed en betrouwbaar zijn. En als onze partners data van ons gebruiken, dan gaan we van hun ook data terugvragen. Hierbij blijft het uitgangspunt: ‘Overheid heeft de data, de markt maakt de apps’. De overheid kan wel instappen als iets niet (goed) opgepakt wordt door de markt. Voorbeelden hiervan zijn de projecten Haltebuddy en iMaaS. Ook willen we niet dat een paar grote partijen alle diensten in handen hebben. We willen er daarom voor zorgen dat ook kleine partijen altijd toegang houden tot de markt.



VERANTWOORD DATAGEBRUIK

De Vervoerregio heeft het 'TADA manifest[1]' ondertekend. Hiermee beloven we dat we ons inspannen om ons aan een aantal spelregels voor verantwoord datagebruik te houden, waarbij we redeneren vanuit de mens. Dit gaat onder meer om dataminimalisatie: alleen data verzamelen die echt nodig zijn voor wat je wilt bereiken.

VERBETEREN DATABEVEILIGING EN PRIVACY

Het beheer van overheidsgegevens heeft heel wat uitdagingen op het gebied van privacy en beveiliging. Uiteraard moeten we altijd voldoen aan de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming.
Maar we gaan verder. Naast de TADA principes, zijn wij 'privacy by design' als de standaard. Dit betekent dat je al tijdens de ontwikkeling van nieuwe diensten privacy als uitgangspunt neemt en dit niet pas aan het einde regelt. Ook gestructureerde en veilige gegevensuitwisseling verhoogt de beveiliging. Voor cybersecurity gaan we er verder vanuit dat de veiligheidssituatie nooit mag verslechteren en dat het risico zo laag mogelijk moet zijn, maar wel tegen redelijke kosten en met redelijke inspanningen.

NIEUWE TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN IN DATA EN DIGITALISERING

Tenslotte volgen we nieuwe ontwikkelingen zoals kunstmatige intelligentie toepassingen en gezichtsherkenning. Daarbij kijken we of die de publieke dienstverlening aan burgers kunnen verbeteren, welke risico's eraan kleven en of dat opweegt tegen de voordelen. Kunstmatige intelligentie geeft bijvoorbeeld ook risico's, bijvoorbeeld doordat het systeem verkeerde aannames doet op basis van de data (bias) of de privacy niet verzekerd is. We werken samen met kennisinstellingen om dit soort problemen te voorkomen.

DOOR DE LUCHT? REGIONALE LUCHTMOBILITEIT

Buiten de standaard manier van vliegen (vliegtuigen, helikopters) zijn er ook nieuwe luchtmobiliteitsdiensten in ontwikkeling. Het stedelijke en regionale luchtruim is nooit eerder als onderdeel van het transportsysteem gezien. Met de komst van drones en luchttaxi's begint onze kijk hierop langzaam te veranderen.

Er zijn voor nu geen aanwijzingen dat de introductie van luchtmobiliteitsdiensten een belangrijke bijdrage gaat leveren aan onze doelen op gebied van inclusiviteit, duurzaamheid en leefbaarheid. Wel kan luchtmobiliteit in de toekomst mogelijk bijdragen aan allerlei (stads)logistieke processen. Te denken valt aan het slimmer en sneller vervoeren van medische hulpmiddelen bij noodgevallen, reparaties op lastige plekken of het bijhouden van verkeersstromen.
Bij luchtvervoer moet rekening gehouden worden met de sociale acceptatie. Uit Europees onderzoek blijkt dat burgers zich vaak zorgen maken om de veiligheid (gevaar voor ongevallen), geluidshinder en (in mindere mate) over privacy.

We volgen ontwikkelingen in binnen- en buitenland op dit gebied. Aan de hand daarvan bepalen we de inzet van de Vervoerregio.

1 https://tada.city/

Ruimte & mobiliteit

4 RUIMTE & MOBILITEIT

Op ruimtelijk gebied worden op verschillende niveaus keuzes gemaakt, die ook een sterke relatie met elkaar hebben. In de ruimtelijke ordening wordt voor de hele regio bepaald waar nieuwe woningen komen, waar recreatie versterkt wordt, waar meer werkgelegenheid komt of juist minder.

Als deze locaties zijn gekozen, worden ze in ruimtelijke plannen verder ingevuld. En ten slotte wordt de openbare ruimte – straten, wegen, stationsgebieden en pleinen – ingericht. Op al deze niveaus worden keuzes gemaakt die de mobiliteitskeuzes van mensen sterk sturen. In dit hoofdstuk geven we voor elk niveau onze inzet aan.

Ruimtelijke ordening bepaalt hoe mensen kunnen en willen reizen

Met dit hoofdstuk geven we vooral – maar niet alleen – invulling aan het principe **Mobiliteit en ruimte versterken elkaar:**

"De Vervoerregio heeft geen zeggenschap over de openbare ruimte en is geen wegbeheerder, maar heeft wel grote belangen bij een goede ruimtelijke ordening en een goede, prettige en klimaatbestendige openbare ruimte. Dit bepaalt namelijk hoe mensen kunnen en willen reizen. Samen met onze partners streven we naar nabijheid van dagelijkse activiteiten en prettig ingerichte wijken, buurten en straten. We maken afspraken over de bereikbaarheid binnen ruimtelijke plannen."

4.1 RUIMTELIJKE ORDENING EN NABIJHEID

Het aantal inwoners, werknemers, bezoekers en toeristen in onze regio is de afgelopen tien jaar hard gegroeid. Ook voor de komende jaren verwachten we fors meer inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen. Verder zien we dat niet iedereen dichtbij huis werkt, wat nog meer drukte veroorzaakt.

De beperkte ruimte laat grote groei van de mobiliteit simpelweg niet toe. In stedelijke gebieden is te weinig ruimte meer, en nieuwe verbindingen kunnen niet zomaar worden gemaakt. De ruimte is namelijk ook voor andere dingen nodig of bestemd: wonen, natuur, water of energievoorzieningen.

UITGANGSPUNTEN EN PRIORITEITEN

We willen een ruimtelijke inrichting waarbij verplaatsingen zoveel mogelijk met actieve vervoersmiddelen (fiets, lopend) kunnen plaatsvinden, dan met openbaar vervoer en pas in de laatste plaats met de auto.

De Vervoerregio zet eerst in op meer nabijheid; mobiliteitsoplossingen volgen daarna. De dagelijkse voorzieningen, zoals winkels en scholen liggen bij voorkeur op loop- en fietsafstand, maar ook sportfaciliteiten, medische voorzieningen moeten op redelijke afstand liggen. Het gaat hierbij niet altijd om extra voorzieningen, soms juist ook om het behoud ervan. Ook is het voordelig als vanuit nieuwe woningen recreatiemogelijkheden makkelijk te bereiken zijn.

Ook bouwen op de juiste plekken is belangrijk: geschikte plekken om nieuwe woningen, kantoren of bedrijfspanden te bouwen zijn die locaties die dichtbij voorzieningen en infrastructuur waar nog ruimte is voor groei van het ov en voor een deel ook de auto.

Daarnaast is het wenselijk dat de woon-werkbalans verbetert: meer banen in de grotere woonkernen in de regio, ook in bijvoorbeeld gemengde woon-werkmilieus. Niet alleen binnen de Vervoerregio in plaatsen als Hoofddorp of Purmerend, maar ook in de rest van de MRA, zoals in Almere en Haarlem. Uit onderzoek is verder gebleken dat een groot deel van de banen voor praktisch opgeleiden slecht bereikbaar is, vooral als zij geen auto hebben of kunnen gebruiken. Dit vraagt extra aandacht, bij het mobiliteitssysteem, maar zeker ook bij locatiekeuze van bedrijventerreinen.

Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de woningbouw in de metropoolregio. Alle geplande woningbouw is nodig, maar we gaan eerst de locaties bouwen die het meest geschikt zijn. Deze afspraken zijn vastgesteld door de gemeenten en de Vervoerregio, de Verstedelijkingsafspraken in MRA-verband.

MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD: STEM VERSTEDELIJKING NOG BETER AF OP DE KWALITEIT VAN DE BEREIKBAARHEID EN NABIJHEID

Het is van cruciaal belang om het tempo van de verstedelijking en bereikbaarheid en het moment waarop verschillende locaties ontwikkeld gaan worden goed op elkaar af te stemmen.
Essentieel is dat de groei van de werkgelegenheid beter gespreid wordt over de regio en dat er wordt gewerkt aan de kwaliteit van de bereikbaarheid van steden binnen de MRA.

ROL VERVOERREGIO

De Vervoerregio heeft zelf geen ruimtelijke taken. Maar omdat het effect van ruimtelijke keuzes op de mobiliteit zo groot is, benaderen wij gemeenten actief om ons zo vroeg mogelijk te betrekken bij ruimtelijke plannen. Door ons vroeg te betrekken, kunnen wij gemeenten met onze kennis en expertise helpen de plannen zo veel mogelijk aan te laten sluiten op onze doelen. Dat kan door het STOMP-principe als uitgangspunt te nemen, de verstedelijkingsafspraken in te vullen en nabijheid en knooppuntontwikkeling te bevorderen. En dat helpt weer als de gemeente een investeringsaanvraag bij de Vervoerregio wil indienen: de hoogte van onze bijdrage hangt af van de mate waarin een project bijdraagt aan onze doelen. Een goed voorbeeld is de manier waarop wij nu bij mobiliteitsplannen van verschillende gemeenten zijn betrokken. Verder hebben we uiteraard onze wettelijke taak als opdrachtgever van het openbaar vervoer en onze verantwoordelijkheid voor de veiligheid en het behoud van de lokale spoorweginfrastructuur.

Planvorming
Met de komst van de Omgevingswet zijn gemeenten, maar ook provincies en het Rijk, omgevingsvisies op gaan stellen, en vanuit daar mobiliteitsvisies. Een stap concreter zijn de omgevingsplannen en mobiliteitsplannen. De Vervoerregio zet in op vroege betrokkenheid deze plannen om de ruimte en mobiliteit zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, samen met onze gemeentelijke partners en de provincie. We betrekken hierbij de nabijheid van voorzieningen en kijken naar de bereikbaarheid volgens het STOMP-principe. Is deze goed geregeld, of snel op orde te krijgen? Ook sluiten we zo dicht mogelijk aan bij de planning die in de verstedelijkingsafspraken is afgesproken. De financiering passen we aan aan de situatie.

Bovenplanse mobiliteitsopgaven
Bij bouwprojecten wordt vaak vanuit het bouwproject meebetaald aan oplossingen voor mobiliteit. Veel grotere mobiliteitsprojecten bedienen vaak meerdere nieuwbouwontwikkelingen. In dat geval zijn afspraken nodig over de verdeling van deze zogenaamde ‘bovenplanse’ kosten: wat zijn de mobiliteitsprojecten die meerdere bouwprojecten bedienen en wat draagt ieder bouwproject daar financieel aan bij. De gemeenten leggen deze afspraken vast, bijvoorbeeld in een gemeentelijke nota. Wij willen als Vervoerregio betrokken zijn bij deze afspraken, omdat ook onze investeringen hier onderdeel van kunnen zijn.

Door ons vroeg te betrekken, kunnen wij gemeenten met onze kennis en expertise helpen de ruimtelijke plannen zo veel mogelijk aan te laten sluiten op onze doelen

4.2 MOBILITEIT IN RUIMTELIJKE ONTWIKKELPLANNEN

Als de locatie voor een nieuwe wijk of bedrijventerrein is gekozen, moeten nog veel keuzes worden gemaakt. Dit gebeurt in een ruimtelijk ontwikkelplan. De keuzes hierin bepalen de mobiliteit. Waar komen de voorzieningen? Worden er bij ov-haltes extra veel woningen gebouwd? Kan de fiets vlakbij huis worden geparkeerd, waar staat de auto en waar deelmobiliteit? Waar worden pakketten afgeleverd en hoe worden winkels bevoorraad?

In bijna elk ruimtelijk ontwikkelplan wordt nu al aan mobiliteit gedacht. Met alleen eisen voor parkeren en het verkeersontwerp komen we er nu niet meer. Met een ruimtelijk plan willen we op een bredere manier onze eigen mobiliteitsdoelen vormgeven. Dit vraagt een andere, sterkere betrokkenheid.

UITGANGSPUNTEN

Wij willen dat mobiliteit vanaf het begin onderdeel is van de ambitie van het ontwerpproces. Niet eerst de functies bedenken en dan het verkeer eromheen ontwerpen, maar dit gelijk op laten lopen. Op die manier kan mobiliteit goed bijdragen aan andere belangen, maar kan ook het ruimtelijke plan zo goed mogelijk invulling geven aan de mobiliteitsdoelen. Er moet in ruimtelijke plannen aandacht zijn voor personen- én goederenvervoer. Daarbij gaat het niet alleen om het aanbod van vervoersopties, maar ook om het zo kort mogelijk (minder dan 15 minuten) houden van loop-/ fietsafstanden naar voorzieningen en het bouwen van veel woningen rond haltes. Ook goede digitale infrastructuur hoort erbij, zodat aanbieders van bijvoorbeeld deelmobiliteit hierop kunnen aanhaken. Daarnaast kan het nodig zijn in ruimtelijke plannen afspraken op te nemen voor het beheer en exploitatie van de mobiliteitsdiensten na oplevering.

Er moet gekeken worden naar lokale belangen en dat wat het mobiliteitsnetwerk als geheel nodig heeft. Denk bijvoorbeeld bij knooppuntontwikkeling aan het combineren van een aantrekkelijke woonomgeving en goede overstapmogelijkheden.

Eisen voor parkeren en ontwerp blijven nodig om tot een goed plan te komen, maar dat is niet meer genoeg. Ze dekken niet alle onderwerpen af en bovendien vraagt de grote mobiliteitsopgave om een hogere ambitie. Dit geldt voor alle plannen, maar zeker bij de grotere plannen met grote invloed op de mobiliteit.

Het MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE) is een hulpmiddel (maar niet het enige) om recht te doen aan de mobiliteitsopgave. In een MPvE staan alle uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. De uitgangspunten worden in een MPvE zo veel mogelijk uitgewerkt in concrete eisen en wensen voor de ontwikkelaars in het gebied, die dit meenemen in een mobiliteitsconcept: een helder mobiliteitsaanbod voor de toekomstige gebruikers van het gebied. Daarnaast kun je in het MPvE eisen opnemen die de gemeente of een andere overheid moet regelen. Dit kan bijvoorbeeld gaan over infrastructuur of mobiliteitsdiensten die nodig zijn om (delen van) het ontwikkelingsplan te kunnen realiseren. Een MPvE is een onderdeel van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

PRIORITEITEN

Bij de grotere ontwikkelingen willen wij dat de mobiliteitsdeskundige vroeg aan tafel zit. Om deze persoon goede hulpmiddelen te geven, is de ontwikkeling van normen en richtlijnen nodig. Bijvoorbeeld: hoe ga je om met deelmobiliteit en parkeernormen, en hoe met de verhouding tussen (openbare en besloten) parkeerruimte binnen een gebouw en in de openbare ruimte.

Verder kan het concept 'Mobiliteits-Programma van Eisen' worden verbeterd. Prioriteit daarbij hebben:

- de vraag of bepaalde onderdelen standaard gemaakt kunnen worden (dit bepalen we met een evaluatie van de MPvE's die al zijn opgesteld);
- het maken van een standaard-MPvE voor kleine ontwikkelingen (bijvoorbeeld onder de tweehonderd woningen).
- Een MPvE voor bedrijventerreinen, met extra verdieping op het gebied van goederenvervoer en logistiek.

Ten slotte zien wij dat sommige voorzieningen belangrijk zijn om het mobiliteitsnetwerk werkend te houden, maar het ruimtelijk steeds moeilijker krijgen. Denk aan stallingen voor het ov en regiohubs/P+R's. Deze hebben veel invloed op ruimte en mobiliteit en liggen op plekken die ook steeds vaker in beeld zijn voor (autoluwe) het realiseren van nieuwe (autoluwe) wijken. Een onderzoek hoe deze voorzieningen toch samen met woningbouw kunnen worden ontwikkeld, bijvoorbeeld door ze boven elkaar te bouwen en aanvoerroutes van elkaar te scheiden, is nodig.

ROL VERVOERREGIO

Grote ontwikkelgebieden
De Vervoerregio hoeft niet bij alle ontwikkelingen zelf aan tafel te zitten: in veel gevallen kunnen onze gemeentelijke collega's prima onze mobiliteitsbelangen inbrengen. Maar bij grote ontwikkelingen in onze regio met een grote invloed op de mobiliteit vragen wij gemeenten ons te betrekken en bieden wij actief onze kennis en expertise aan. Zo kunnen wij gezamenlijk tot goede voorstellen komen, waar we ook gezamenlijk in kunnen investeren. Daarbij moedigen we ook de toepassing van MPvE's aan. Dat doen we door mee te betalen aan het opstellen van een MPvE, daar waar een standaard-MPvE niet genoeg is. Daarnaast willen we de MPvE's (of dezelfde soort producten) als basis gebruiken voor afspraken met de gemeente over de infrastructuur en mobiliteitsdiensten die nodig zijn.

Openbaar vervoer vanaf de start op orde
Bij grote bouwplannen vinden we het belangrijk om de mobiliteit vanaf het begin goed geregeld te hebben. Daarom houden we graag de afgesproken planning voor de verstedelijking aan. Het liefst maken wij een woonwijk meteen goed bereikbaar met het ov, om mensen direct na hun verhuizing deze optie te kunnen bieden. Hoewel dit niet overal (financieel) haalbaar zal zijn, omdat het ov in het begin dan nog weinig reizigers heeft, is dit wel het uitgangspunt. Het is gebleken dat dit principe op de langere termijn zorgt voor een betere verdeling over de verschillende vervoersmiddelen.

Hulpmiddelen
We werken aan verdere verbetering van het hulpmiddel MPvE. Normen voor parkeren, ontwerp en andere onderwerpen liggen vooral bij CROW; wij werken daar waar mogelijk aan mee. Ook werken wij mee aan de handreiking/leidraad duurzame gebiedsontwikkeling en logistiek van de Topsector Logistiek.

Regiohubs en ov-stallingen
Bij de meeste ruimtelijke ontwikkelingen zitten wij niet aan het stuur, maar bij regiohubs en ov-stallingen wel. Voor een onderzoek hoe deze samen te voegen met ruimtelijke ontwikkeling nemen wij daarom zelf het initiatief. Met betrokken gemeente(n) en kennisinstellingen zoeken we een antwoord op deze vraag.

4.3 OPENBARE RUIMTE EN INRICHTING

Gezien de beperkte openbare ruimte is een slimme en prettige inrichting hiervan heel belangrijk. Er zijn steeds meer bestemmingen voor de ruimte en die moeten goed met elkaar worden afgestemd. Dit zorgt voor een hogere leefkwaliteit voor bewoners en een prettige verblijfs- en ontmoetingsruimte voor de gebruikers.

De Vervoerregio richt zich daarbij op de inpassing van mobiliteit in de openbare ruimte, maar kijkt ook verder. Maatschappelijk is er een verschuiving aan de gang van investeren in grote knelpunten op de weg naar investeren in een goede inrichting. Er moeten daarvoor keuzes worden gemaakt, bijvoorbeeld voor meer verblijfsruimte en minder parkeerruimte.

UITGANGSPUNTEN

Uitnodigen tot gedragsverandering
Een goede inrichting van de openbare ruimte die aansluit bij STOMP is direct en indirect goed voor gezondheid en een prettige leefomgeving. Het nodigt uit tot wandelen en fietsen, ondersteunt het ov en vermindert het gebruik van de auto. Een openbare ruimte die is ontworpen vanuit de mens en niet vanuit het systeem, zorgt ervoor dat mensen deze ook goed gebruiken. Onderzoek naar behoeften en gedrag – bijvoorbeeld in een straat of een gebied – draagt daaraan bij.

Inclusieve, klimaatadaptieve en biodiverse leefomgeving
Een inclusieve, toegankelijke en (sociaal) veilige openbare ruimte is belangrijk om iedereen een kans te geven zich door de stad te bewegen en mensen te ontmoeten in de openbare ruimte. Wijken en buurten worden daarom prettig ingericht met aandacht voor verblijfskwaliteit en voldoende ruimte voor actieve vormen van mobiliteit (fietsen, lopen). Een aantal onderwerpen kunnen een aanknopingspunt voor andere onderwerpen zijn. Denk daarbij aan klimaatadaptief en biodivers inrichten (bijvoorbeeld door meer groen langs fietsroutes of op haltes en knooppunten) dat ook van invloed is op beleving (vooral voor de fietser en voetganger), gezondheid en een betere leefomgeving. Dit kan de kosten eerst hoger later uitvallen, maar op de lange termijn levert het maatschappelijke voordelen op die moeilijker in financiële inkomsten zijn uit te drukken.

Leefkwaliteit past bij het gebied
Bij de openbare ruimte kijken we van gevel tot gevel, waarbij de (her)inrichting moet passen bij de omgeving en het gebiedstype en (dus) plek geeft aan de vervoerswijzen die daarbij passen. We letten hierbij ook op hoe we de beleving en de leefkwaliteit kunnen verbeteren, bijvoorbeeld met groen.

Laadinfrastructuur, deelmobiliteit en LEV's
Nieuwe mobiliteitsoplossingen zorgen voor nieuwe uitdagingen in de openbare ruimte.Laadinfrastructuur neemt een steeds grotere rol in de openbare ruimte. Een goede inpassing hiervan op centrale locaties en ontwikkeling van systemen die minder openbare ruimte innemen, kan helpen de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden. We werken hieraan met onze MRA-partners.

Ook deelmobiliteit kan soms tot 'verrommeling' van de openbare ruimte leiden. Denk aan rondslingerende deelfietsen of fout geparkeerde scooters of auto's. Daarom is het belangrijk dat het aanbod in de openbare ruimte goed wordt geregeld.

De inzet van nieuwe, kleinere voertuigen (LEV's), ook in de logistiek, is op zich gunstig, omdat ze minder plek innemen. Maar omdat het nieuwe voertuigen zijn, zijn de regels nog niet altijd op orde. Denk bijvoorbeeld aan parkeren op de stoep, waar dan niet op gehandhaafd kan worden. Aanpassing van regelgeving moet dit soort ruimtelijke (parkeer)problemen voorkomen.

PRIORITEITEN / ROL VAN DE VERVOERREGIO

Grote projecten
Bij de inrichting van de openbare ruimte is de gemeente vaak projectleider. De Vervoerregio biedt bij de grotere projecten actief kennis en expertise aan, zoals bij het beschrijven van de opgave, en betaalt mee aan onderdelen die aansluiten bij bovenstaande uitgangspunten. Met de gemeenten bepalen we bij welke projecten onze kennis en expertise het meest nodig is. Als we vroeg betrokken zijn, heeft dat als voordeel dat we vanaf de eerste ideeën kunnen meedenken hoe prettig en duurzaam reizen een plek kan krijgen in nieuwe plannen. En ook mee kunnen praten als de ruimte te beperkt is en er keuzes moeten worden gemaakt tussen verschillende belangen.

Andere benadering en werkwijze
De Vervoerregio wil mobiliteitsprojecten verder ook zelf breder gaan benaderen. Dit betekent dat we niet alleen meer kijken naar wat het beste is voor mobiliteit of bereikbaarheid, maar welke belangen er in de openbare ruimte spelen en wat daar de beste totaalkeuze voor is. Afhankelijk van de opgave wordt bepaald welk onderwerp aan de orde is, denk aan biodiversiteit, klimaatadaptatie of beleving.
Dit vraagt ook een andere houding van de betrokken mobiliteitsexperts, of die nu van de Vervoerregio zijn of van anderen. Meedenken vanaf het begin, mobiliteitsdoelen (lokaal en voor het netwerk) verbinden aan de doelen van anderen en denken vanuit kansen in plaats van richtlijnen streng gebruiken. De Vervoerregio wil de eigen medewerkers, maar ook de collega's van onze veertien regiogemeenten hierin trainen.

De Vervoerregio biedt bij grotere projecten actief kennis en expertise aan en betaalt mee aan onderdelen die aansluiten bij onze uitgangspunten

COLOFON
Beleidskader Mobiliteit deel A: Visie
31 oktober 2023

Fotografie: [redacted]

Uitgave van Vervoerregio Amsterdam
Termini 179 | 1025 XM Amsterdam
Postbus 626 | 1000 AP Amsterdam
020-52737000
info@vervoerregio.nl