Vervoerregio Amsterdam



Stap vooruit

Naar een duurzaam bereikbare regio



1 Voorwoord

2 Een toekomstbestendige Vervoerregio: veilig, soepel en prettig van deur tot deur

3 Financiële opgaven

We gaan van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit, want een robuust systeem van alleen openbaar vervoer is niet genoeg om in de toekomst onze regio bereikbaar te houden. We zullen meer moeten doen. Lopen, fietsen en deelmobiliteit moeten een belangrijk onderdeel worden van de reis van deur tot deur. Met klassiek openbaar vervoer als betrouwbare, comfortabele, duurzame bondgenoot. De regio bereikbaar houden, levert grote uitdagingen op waar we het voortouw in willen nemen, maar die we alleen waar kunnen maken door samenwerking en steun, bijvoorbeeld van de Rijksoverheid."

Melanie van der Horst

Voorwoord



Gerard Slegers,
Melanie van der Horst
en Marja Ruigrok

Na ruim twee jaar zo veel mogelijk thuis geweest te zijn, leeft de Vervoerregio weer als vanouds. We reizen weer bijna dagelijks vanuit huis door de regio naar werk, sport, vrienden en familie. Ook dagjesmensen en toeristen weten hun weg weer terug te vinden naar onze mooie regio. We staan daarmee op een kruispunt om de bereikbaarheid van de regio voor nu en in de toekomst vorm te geven. In plaats van terug te vallen in ons oude reisgedrag, zetten we de stap naar voren, naar een duurzaam bereikbare regio. Daarom zetten we in op een manier van reizen die bijdraagt aan een prettige, toegankelijke en veilige leefomgeving. Een omgeving waar kinderen kunnen leren fietsen, ouderen veilig de straat over durven steken en de woonwerkverkeerreis ontspannen gemaakt kan worden. Een op elkaar aansluitend vervoerssysteem van regulier en flexibel OV en (deel)auto's of fietsen dragen daaraan bij. Kortom, een soepele en fijne reis van deur-tot-deur. De ambities van de afgelopen jaren voeren we door in plannen om deze publieke mobiliteit te realiseren en we kijken waar we aanvullend een tandje bij kunnen zetten. Zo werken we toe naar een duurzaam bereikbare regio.

Als Vervoerregio zijn we verantwoordelijk voor de mobiliteit in de drukste metropool en de economische motor van Nederland. Zo is onze regio met rond de één miljoen ov-reizigers per dag, goed voor vijfendertig procent van het stad- en streekvervoer in Nederland. Voor onze regio liggen dan ook uitdagingen in het verschiet. Van ons wordt een antwoord verwacht op hoe wij de toekomstige bewoners van honderdduizenden nieuw te bouwen huizen in vervoerregiogemeenten als Haarlemmermeer, Amsterdam, Zaanstad en Purmerend duurzaam, comfortabel en met gebruik van zo min mogelijk ruimte door onze regio kunnen laten reizen.

Naast het uitbreiden en borgen van een goed ov-netwerk, spelen nieuwe vormen van vervoer zoals deelmobiliteit, of Mobility as a Service (MaaS) een grotere rol in onze bereikbaarheidsoplossingen. We kijken dan ook goed hoe we deze verschillend georganiseerde systemen soepel op elkaar kunnen laten aansluiten, digitaal en passend bij de omgeving. We gaan meer van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit.

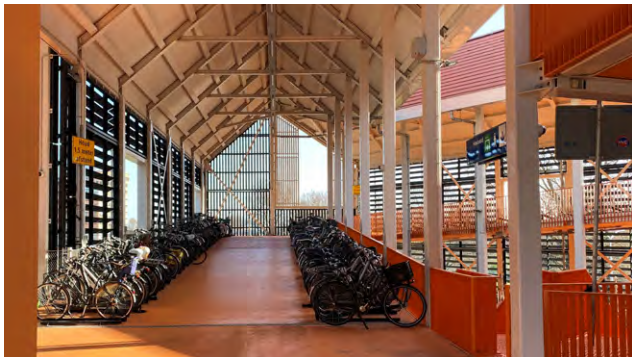
Los van de weer toenemende vervoersvraag, door bevolkingsgroei en terugkeer van forenzen, zien we nog een aantal ontwikkelingen die van invloed op en gekoppeld zijn aan het mobiliteitssysteem. Afgelopen jaren zijn we getuige geweest van de gevolgen van steeds extremer weer. Om de regio bereikbaar te houden moeten we onze infrastructuur hierop aanpassen en voorbereiden. De ambities voor duurzame mobiliteit zijn gekoppeld aan de energietransitie. Willen we de gestelde ambities behalen, dan moeten we ons perspectief verbreden. Dat geldt ook voor de ontwikkelingen op het gebied van digitalisering. Naast al deze ambities en uitdagingen zien we ook dat stijgende kosten en het tekort aan personeel druk legt op onze gemeenten en vervoerders. Het zijn onrustige tijden waarbij de kostenstijgingen voor iedereen voelbaar zijn. Dat geldt voor zowel de reizigers als de vervoerders, onze gemeenten en de Vervoerregio zelf. We staan voor de opgave om deze met elkaar in balans te houden. Door de juiste keuzes te maken kunnen we zorgen dat het ov een aantrekkelijk alternatief blijft voor de auto. Dit kunnen we niet alleen, de stap vooruit naar een duurzaam bereikbare regio kunnen we alleen samen met hen maken. We zijn dan ook veel bij onze gemeenten en andere partners te vinden. Om te kijken welke opgaven er spelen en hoe we dat zo slim mogelijk, met de beperkte ruimte, middelen en mensen, kunnen oppakken.

In dit akkoord leest u hoe we invulling willen geven aan al deze opgaven om de regio bereikbaar te houden. Hoe we ervoor zorgen dat we niet alleen de problemen van nu oplossen, maar ook vooruit kijken, zodat het ook over tien jaar nog prettig en makkelijk bewegen is in onze regio. Zo blijven we werken aan de beste bereikbare regio van Nederland. We hopen dat u met ons mee doet.



Een toekomstbestendige Vervoerregio: veilig, soepel en prettig van deur tot deur

De Vervoerregio heeft de ambitie om de regio, nu en in de toekomst, bereikbaar te houden voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Een economisch sterke regio waarin het voor iedereen veilig en prettig reizen en verblijven is. Daarvoor zetten we in op mobiliteit als middel om bij te dragen aan maatschappelijke opgaven zoals de bereikbaarheid van nieuwe woningbouw, de leefbaarheid van stedelijke én landelijke gebieden en het welbevinden van de inwoners, werknemers en bezoekers van onze regio. We gaan opzoek naar nieuwe wegen om de plannen uit het ov toekomstbeeld 2040 te realiseren. Om de impact die verkeer en vervoer op het klimaat en de omgeving heeft te verminderen, zorgt de Vervoerregio voor heldere uitgangspunten voor duurzaam ontwikkelen en bouwen. We kijken naar beschikbare groene energie, ontwerpen en bouwen klimaat adaptief en bevorderen gebruik van circulaire materialen. Waar mogelijk faciliteren we andere partners in de realisatie hiervan, door middel van bijvoorbeeld (innovatieve) leningen/investeringen. Daar waar we onze kennis en expertise op de opgaven met (inter)nationale partners kunnen delen doen we dat. Als kennisnetwerk zijn we verbonden in het zoeken naar de oplossingen voor de opgaven die voor ons liggen.



Fietsenstalling Zaandam

MAKKELIJK VAN DEUR-TOT-DEUR

MAAS

Het is belangrijk dat iedereen de reis met ov, deelauto of deelfiets makkelijk van deur-tot-deur kan plannen en betalen. We stimuleren dat dit mogelijk wordt gemaakt ('Mobility as a Service').

INTEGRALE REIS

We pakken de regie in hub-ontwikkeling voor een soepele overstap van de auto naar de (deel) fiets, het ov en de deelauto. Zo zorgen we dat reizigers altijd tussen verschillende gebieden kunnen reizen en dat alle gebieden in de regio bereikbaar blijven. De integrale reis is ook een belangrijk aandachtspunt voor de nieuwe concessie Amsterdam.

PUBLIEKE MOBILITEIT

We streven naar een overgang van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit. Flexibel ov, diverse vormen van deelvervoer en het reguliere ov liggen steeds meer in elkaars verlengde. Door verschillende modaliteiten samen te voegen tot een collectief vervoerssysteem, willen we reizigers op een kosteneffectieve manier meer keuzevrijheid bieden en een betere toegang geven tot mobiliteit van deur tot deur.

FIETS ALS UITGANGSPUNT

DOORFIETSROUTES

De fiets is duurzamer en ruimte efficiënter dan auto of OV. Bovendien is fietsen gezond. De populairder wordende elektrische fiets, wordt steeds vaker gebruikt voor middellange afstanden. We richten ons daarom op het realiseren van de brede, comfortabele doorfietsroutes tussen steden, dorpen en centrumvoorzieningen.

UITDAGINGEN OPLOSSEN

De toenemende populariteit van fietsen brengt echter uitdagingen met zich mee op gebied van verkeersveiligheid, fietsparkeren en een leefbare en veilige inrichting van straten. We zoeken hiervoor passende oplossingen.

LEREN FIETSEN

We stimuleren met ons programma Verkeer en Meer het leren fietsen, vooral onder jongeren, en het blijven fietsen door jongvolwassenen, ouderen en in het woon-werk- en onderwijsverkeer. Verbetering van veiligheid van de fietsers heeft daarbij onze aandacht.



MOBILITEIT EN OMGEVING PASSEN BIJ ELKAAR

DUURZAAM REIZEN

Inwoners, werknemers en bezoekers van onze regio bepalen zelf hoe ze zich verplaatsen. Wel zetten we erop in dat duurzaam reizen door middel van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit aantrekkelijker zijn dan het gebruik van een (2e of 3e) eigen auto. De duurzaam bereikbare regio maken we samen met inwoners, vervoerders en de vervoerregiogemeenten.

AUTOLUW

We helpen gemeenten het gebruik van de auto te verminderen waar dit overlast geeft. We steunen daarom onze gemeenten die autoluwe gebieden of een maximumsnelheid van 30 km/u willen instellen. De OV-kwaliteit houden we daarbij op niveau. Ons investeringsbeleid stemmen we daarop af.



Groene inpassing trambaan Nieuwezijds Voorburgwal

SCHAALSPRONG

Om de verwachte, forse, mobiliteitsgroei in onze regio op te vangen zijn diverse maatregelen nodig. OV kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren; de zogenoemde schaalsprong OV. Om dit mogelijk te maken is de Vervoerregio nauw betrokken bij grote projecten, zoals het project HOV ZaanIJ, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en sluiten van de ringlijn.

PLANFASE

We gaan vroegtijdig met gemeenten en ontwikkelaars in gesprek zodat de mogelijkheid van het comfortabel en duurzaam reizen vanaf de eerste ideeën wordt opgenomen in de plannen.

DICHT BIJ HUIS

We zetten in op een prettig ingerichte, groene, omgeving waar faciliteiten als winkels en sportscholen dicht bij huis zijn. Bewoners en bezoekers hoeven dan minder te reizen. Lopen en fietsen worden er ook prettiger en vanzelfsprekender door.

SPREIDEN, MIJDEN EN VERMINDEREN VAN MOBILITEITSGROEI

BETER BENUTTEN

Met de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur alleen houden we de regio niet bereikbaar. We kijken daarom hoe we de bestaande infrastructuur beter kunnen benutten.

> *“Aanvoerder in duurzaamheid zijn. Echt richting geven. Dat gaan we de komende periode laten zien door het te doen. De plannen, bijvoorbeeld voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland, liggen er. Nu gaan we ze ook uitvoeren, met alle uitdagingen van dien. Daar zijn we al hard mee aan de slag, maar gaan daar in volle vaart mee door. Elektrificatie van de hele bussenvloot, laadinfra. Maar ook verantwoordelijkheid nemen voor het delen van onze stroomvoorzieningen. We zullen onze inwoners, maar heel Nederland laten zien hoe het ook kan.”*
>
> ***Gerard Slegers***

Naast infrastructurele maatregelen zetten we ook in op het spreiden van reizigers en gedragsbeïnvloeding. Dit doen we bijvoorbeeld met de werkgeversaanpak en fietsstimulering bij studenten.

FISCAAL BELEID

We hebben ideeën voor een beter en eenvoudiger fiscaal beleid voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. We vragen het Rijk dit beleid te moderniseren. Een voorbeeld is om de OV-abonnementen en vervoerbewijzen voor werknemers niet te belasten.

KLIMAATBESTENDIG

BIODIVERSITEIT

We onderzoeken daarom hoe minder maaien en snoeien van groenstroken biodiversiteit kan steunen en doen een quickscan naar kleine maatregelen ter bevordering van biodiversiteit in lopende projecten. We onderzoeken ook hoe dit de beleving van fietsen in de regio beïnvloedt.

CIRCULAIR EN INNOVATIEF

We stimuleren circulair en innovatief materiaalgebruik in infrastructurele projecten, evenals het nemen van klimaat adaptieve maatregelen en het ondersteunen van biodiversiteit. Bijvoorbeeld door meer ruimte voor groen in onze infrastructurele projecten. Hiermee verkleinen we onze ecologische voetafdruk, verminderen we de effecten van extreem weer op mobiliteit en maken we reizen prettiger door een groenere omgeving.



KLIMAAT ADAPTIEF

We stellen een plan van aanpak op om de infrastructuur die het meest kwetsbaar is voor extreem weer aan te pakken. Ook doen we een studie naar zomerse hitte-problematiek op grote OV-stations en overstaplocaties. Het nemen van maatregelen op deze vlakken ondersteunen we door extra geld beschikbaar te stellen voor de infrastructurele projecten die we met onze gemeenten uitvoeren.

SLIMMER MET HET ENERGIEVRAAGSTUK OMGAAN

ENERGIENETWERK

Of de transitie naar een CO^2-neutraal OV-systeem bewerkstelligd kan worden, is gekoppeld aan het steeds krapper wordende energienetwerk. Samen met onze vervoerders kijken we hoe we hier zo slim mogelijk mee om kunnen gaan.

ZONNEPANELEN

We zetten in op het grootschalig plaatsen van zonnepanelen op bus en tramremises. Zo vergroten we het aandeel van hernieuwbare energie. We stimuleren dit door dit specifiek uit te vragen in onze concessieverleningen. Ook onderzoeken we met GVB het overkappen van metroremises met daken die geschikt zijn voor zonnepanelen. Dit kan bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van voorfinancieringen. Met deze aanpak kan een vergelijkbare hoeveelheid energie worden opgewekt als door twee windmolens.

TIMESHARING STROOM

We werken samen met onze vervoerders aan mogelijkheden om overtollige energie in daluren door te leveren aan derden. Ook onderzoeken we de mogelijkheden van timesharing van de bestaande stroomaansluitingen. Hiermee wordt bijgedragen aan het verminderen van de vraag aan het stroomnet en kan een extra inkomstenstroom voor de vervoerders worden gegenereerd. Met onze vervoerders maken we nadere afspraken over het gebruiken van laadinfrastructuur door andere partijen, bijvoorbeeld op het Centraal Station in Amsterdam.

DIGITALISERING IN DE MOBILITEIT

DATA GEDREVEN

We stimuleren en faciliteren het delen en gebruiken van mobiliteitsdata voor effectief mobiliteitsbeleid. We delen onze kennis hierover met onze gemeenten en trekken de werkwijze hiervoor tussen gemeenten zo veel mogelijk gelijk. Het inwinnen van data over mobiliteitsgedrag kan bijvoorbeeld door voorwaarden te stellen aan vergunningen voor deelmobiliteitsaanbieders.

CYBERSECURITY

Digitale systeemveiligheid (cybersecurity) staat centraal om te garanderen dat het ov 365 dagen per jaar beschikbaar is. We stellen daarom een Chief Information & Security Officer (CISO) aan. Onder leiding van de CISO wordt een plan voor goed opdrachtgeverschap op dit vlak uitgewerkt.


SCANIA
R·NET
4045
BZ-NZ-27



3

Financiële opgaven

De ongekend turbulente periode tijdens de coronapandemie is opgevolgd door hoge brandstofprijzen en een hoge inflatie. We leven in een tijdperk van veel financiële onzekerheden. Deze ontwikkelingen hebben uiteraard ook impact op de Vervoerregio. Zo reizen mensen na corona anders, maken ze tot nu toe minder gebruik van het openbaar vervoer. Maar ook de stijgende grondstofprijzen zijn een punt van zorg, bij gemeentelijke projecten waar de Vervoerregio subsidie aan heeft verleend en bij projecten waar de Vervoerregio opdrachtgever is, zoals de Amsteltram. Wij blijven onze gemeenten ondersteunen vanuit onze expertise, passend binnen de mogelijkheden van de Vervoerregio. We zetten alles op alles om onze ambities voor de regio de komende jaren te realiseren, ook als dat betekent dat we financieel extra moeten bijdragen. Die stap vooruit naar een duurzaam bereikbare regio zetten wij, maar zetten wij wél graag samen met hulp van extra financiële bijdragen het Rijk.

"We willen in de hele Vervoerregio prettig blijven bewegen, waarbij keuzevrijheid belangrijk is. Omdat het in de regio steeds drukker wordt, zetten we in op het STOMP-principe: Stappen, Trappen, OV, Maas (vervoer van deur tot deur) en de (elektrische of deel) auto. De fiets krijgt hierbij extra aandacht. Met e-bikes kunnen er grotere afstanden worden afgelegd, maar moeten we verschillende snelheden ook goed op elkaar afstemmen. Hoe zorgen we voor goede fietsverbindingen en doorfietspaden in de regio? En hoe zorgen we dat onze kinderen blijven leren fietsen? Want dat lijkt steeds minder vanzelfsprekend te worden. En als je niet jong leert fietsen, stap je later ook niet op de fiets voor je woon-werkverkeer. De komende jaren hijsen we de fiets op het zadel."

Marja Ruigrok

ZOEKEN NAAR EXTRA FINANCIËLE MOGELIJKHEDEN

SLUITENDE BEGROTING

De huidige meerjarenraming van de Vervoerregio is solide. Er is een sluitende begroting en de Vervoerregio heeft geen schuldpositie. Op dit moment is er in het meerjaren beeld zelfs wat vrije ruimte. Daartegenover staan forse ambities, stijgende prijzen en openbaar vervoer dat op zoek is naar een nieuw vervoerkundig en financieel evenwicht.



Knooppunt Schiphol Noord

MAATSCHAPPELIJKE DOELSTELLINGEN

Wij zijn ons bewust van deze financiële uitdagingen en onzekerheden, maar kiezen ervoor om de regio, de reizigers en de gemeenten zo goed mogelijk bij te staan. Dat betekent onder meer dat we dat we het openbaar vervoer zo willen vormgeven dat het een bijdrage kan leveren aan maatschappelijke doelstellingen zoals de woningbouwopgave en de klimaatverandering. Het betekent ook dat we actief met gemeenten in gesprek gaan die willen afzien van geplande projecten vanwege financiële problemen. Zijn er alternatieven mogelijk? Welke bijdrage kan de Vervoerregio leveren?

OP ZOEK

Voor de begroting betekent dit dat gekeken wordt naar de benutting van de vrije ruimte en op welke manier er extra financiële mogelijkheden gezocht kan worden. Daarbij kan gedacht worden aan het activeren van investeringen of het aangaan van een tijdelijke schuldpositie. Daarnaast willen we de prijsstijgingen van de projecten zo goed mogelijk compenseren. Voor de komende begroting betekent dit mogelijk: incidenteel ruimte toevoegen voor tegenvallers in projecten door hogere projectkosten. Daarover gaan we eveneens met het Rijk in gesprek over de rol die zij daarbij kunnen spelen.

GEVOLGEN GROTE FINANCIËLE DOSSIERS

STEUNMAATREGELEN

We hebben naar enkele majeure financiële dossiers gekeken. Voor het openbaar vervoer willen we vanwege het achterblijven van de reizigersopbrengsten ten opzichte van 2019 een herstelbudget te creëren. Dat was tot nu toe





Fietsstraat Stadhouderskade



Hovasz

niet gedaan vanwege de steunmaatregelen van het Rijk. We willen de voorwaarden zo inrichten dat vervoerders nog steeds een prikkel hebben tot groei, maar dat ook rekening gehouden wordt met de achterblijvende reizigersopbrengsten.

BUDGET VERHOGEN

De kosten voor de uitvoering van projecten stijgt. We willen daarom incidenteel het budget voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit verhogen om de stijgende kosten voor de projecten waar de Vervoerregio aan bijdraagt op te vangen. We doen een inhoudelijke analyse om het bedrag te bepalen dat uiteindelijk in de begroting moet worden ingepast.

OPDRACHTGEVER

Sinds 1 januari 2022 is de Vervoerregio risicodragend opdrachtgever voor het beheer en onderhoud en vervanging van de tram- en metro infrastructuur. Dit is het grootste contract van de Vervoerregio en heeft een taakstellend budget van bijna € 120 miljoen per jaar. Vanwege de overdracht vanuit de gemeente Amsterdam weten we dat hier de komende periode wijzigingen in plaatsvinden, zowel positief als negatief. Omdat de effecten nu nog niet scherp zijn, kiezen we ervoor dit contact nauwgezet te volgen, maar vooralsnog geen extra middelen te reserveren. De kern van het contract is dat problemen in eerste instantie binnen het budget worden opgelost, bijvoorbeeld door aanpassingen in de kwaliteit en kwantiteit van het onderhoud.

WONINGBOUW

We hebben gekeken naar de woningbouw opgave en de extra mobiliteit die daaruit voortkomt. De komende 10 jaar verwachten we in de MRA de bouw van 175- tot 240 duizend woningen. In het huidige Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn hiervoor middelen opgenomen. Ook verwachten we hiervoor een bijdrage van het Rijk te gaan ontvangen. Daarom kiezen we nu niet voor een extra separate reservering.

GROTE PROJECTEN

Diverse lange termijn studies laten zien dat de mobiliteit na 2025 weer gaat groeien in onze regio. Openbaar vervoer kan daar een belangrijke bijdrage leveren om die groei te faciliteren. De Vervoerregio is daarom nauw betrokken bij grote projecten die de schaalsprong moeten realiseren. Projecten die van belang zijn voor de bereikbaarheid van onze regio en daarbuiten. We sluiten niet uit dat voor het bereiken van een akkoord door de partijen een extra beroep gedaan wordt op de Vervoerregio.



Vervoerregio
Amsterdam