

Beleidskader Mobiliteit

Versie 8 september 2017



Voorwoord

PM

Inhoudsopgave

1	Een nieuwe koers	4
	Richting geven aan ambities	4
	Status	4
	Leeswijzer	4
2	Veranderingen in de mobiliteit	6
	Groei van de bevolking, economie en toerisme	6
	Technologische veranderingen rond mobiliteit	6
	Van aanbod naar vraaggericht vervoer	7
	Toenemende druk op de mobiliteitsnetwerken	7
	Reisbeleving belangrijker	8
	Stijging van het aantal verkeersgewonden	8
	Duurzaamheid	8
	Veranderende rol van de overheid	9
	Conclusie	9
3	Vijf strategische opgaven voor de vervoerregio Amsterdam	10
	Strategische opgave 1: van modaliteit naar mobiliteit	10
	Strategische opgave 2: naar een CO ₂ - neutraal mobiliteitsstelsel	12
	Strategische opgave 3: veilig en prettig van deur tot deur	13
	Strategische opgave 4: mobiliteit en omgeving passen bij elkaar	15
	Strategische opgave 5: nabijheid van dagelijkse activiteiten	17
4	Mobiliteit per gebied	20
5	Van beleidskader naar uitwerking	22
	Werkwijze van de Vervoerregio	22
	Rollen van de Vervoerregio	24
	Hoe wordt het beleidskader toegepast in de activiteiten van de Vervoerregio?	25

1 Een nieuwe koers

De Vervoerregio Amsterdam verbindt gemeenten en werkt aan een regio waar mensen vlot hun bestemming bereiken. De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad vormen samen de Vervoerregio Amsterdam.

Deze vijftien gemeenten hebben tijdens de Regioraad van 16 december 2016 de Strategische Visie Mobiliteit vastgesteld. Daarin zijn drie ambities en vijf strategische opgaven vastgelegd, die als uitgangspunt dienen voor alle activiteiten van de Vervoerregio in de komende jaren:

AMBITIES



Economische en sociale ontwikkeling



Leefkwaliteit

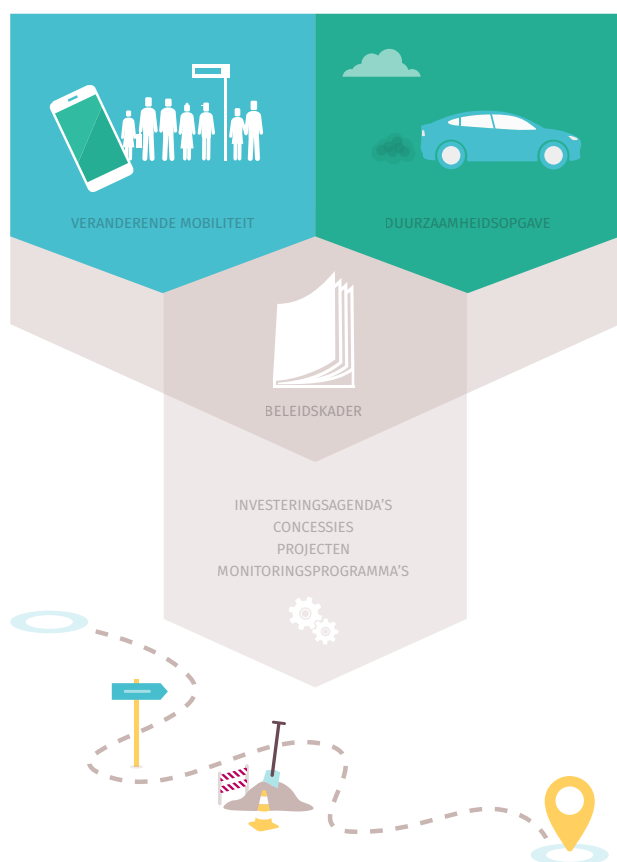
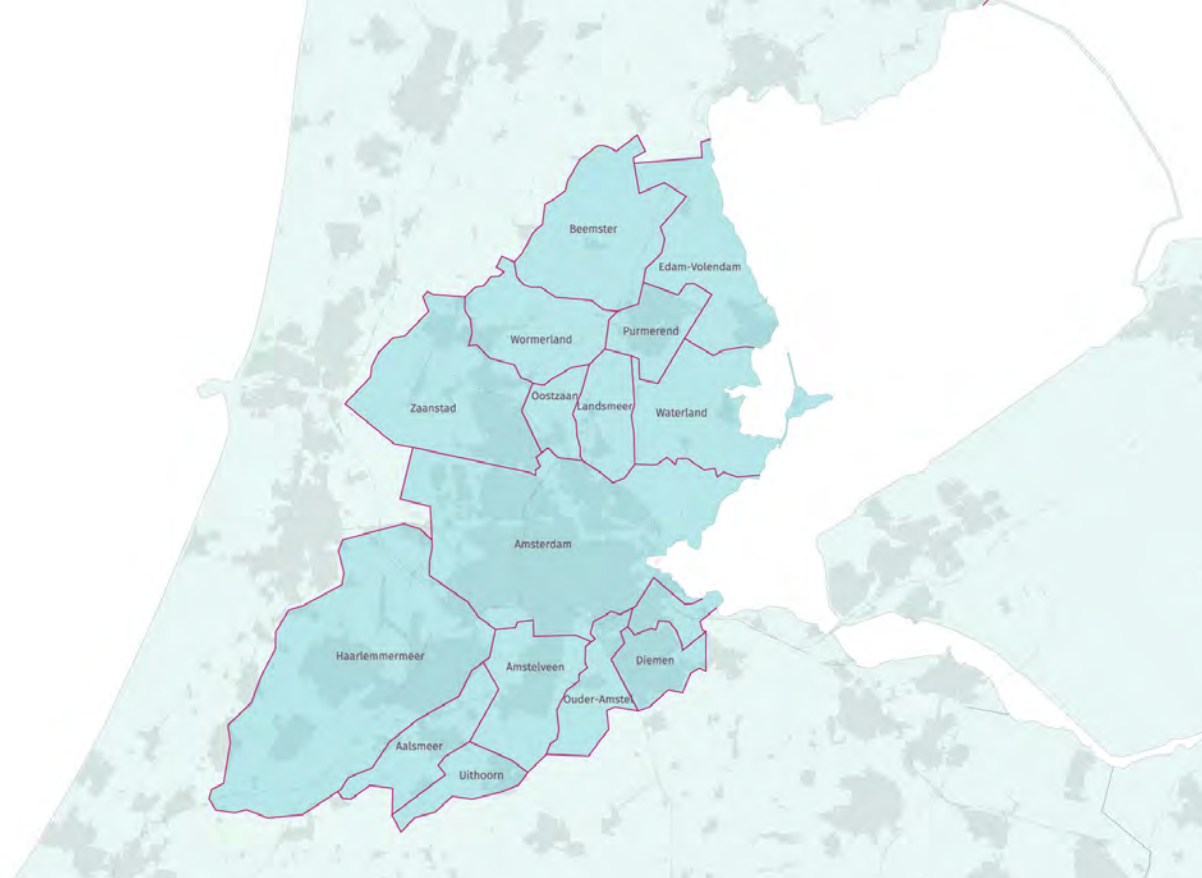


Duurzaamheid

RICHTING GEVEN AAN AMBITIES

Het Beleidskader Mobiliteit gaat over het beleid dat we met elkaar nodig hebben om deze ambities te realiseren. Wat gaan we doen, waar gaan we wat doen en hoe gaan we dat doen? Dit wordt aangegeven op basis van actuele ontwikkelingen zoals de veranderende mobiliteit en de duurzaamheidsopgave. De concrete vertaling van dit Beleidskader vindt vervolgens plaats in de concessies, projecten, investeringsagenda's, uitvoeringsplannen en monitoringsprogramma's. Het Beleidskader kan daarbij worden gebruikt als leidraad voor prioritering, fasering en financiering van projecten. In de investeringsagenda's worden indicatoren geconcretiseerd, samen met onze partners.

Het uiteindelijke doel van het beleid is richting geven, ambities waarmaken en inspelen op de veranderingen binnen de wettelijke taken van de Vervoerregio. We blijven investeren in een goede bereikbaarheid. Wel veranderen de criteria en komen er andere accenten. We respecteren daarbij de afspraken met onze partners over de lopende projecten. Ook blijven we samenwerken met de MRA-partners en het Rijk. Met deze nieuwe koers houden we de regio Amsterdam economisch sterk en aantrekkelijk voor haar inwoners en bezoekers.



STATUS

De inhoudelijke basis van de Strategische Visie Mobiliteit wordt door de Provincie Noord-Holland en de gemeenten overgenomen in de Omgevingsvisies. Zolang de Planwet Verkeer en Vervoer geldt, heeft dit Beleidskader de status van een Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Als de Omgevingswet van kracht wordt, geldt het Beleidskader als het door de Regioraad vastgestelde kader om de BDU-gelden te besteden en de beschikbare capaciteit in te zetten.

LEESWIJZER

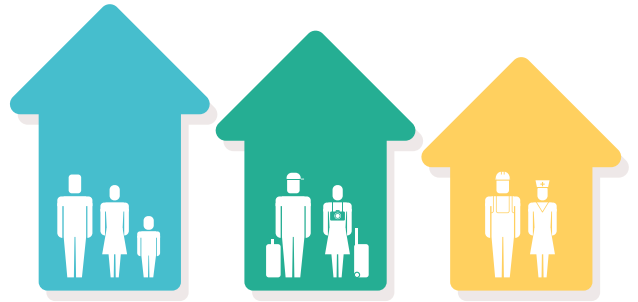
In hoofdstuk twee worden de belangrijkste ontwikkelingen beschreven en waarom het noodzakelijk is om ons beleid aan te passen. Dit wordt in hoofdstuk drie vertaald naar de vijf strategische regionale opgaven, onze inzet en ambitie. In hoofdstuk vier wordt specifiek ingegaan op de gebiedstypen en op welke wijze het beleid afgestemd wordt op deze verschillende gebieden. Tot slot wordt in hoofdstuk vijf ingegaan op de werkwijze van de Vervoerregio.

2 Veranderingen in de mobiliteit

In dit hoofdstuk worden de verschillende ontwikkelingen beschreven die van invloed zijn op de noodzaak om het beleid van de Vervoerregio aan te scherpen.

GROEI VAN DE BEVOLKING, ECONOMIE EN TOERISME

De vervoerregio Amsterdam groeit, de economie trekt aan en de regio is zeer aantrekkelijk om in te wonen, te werken en te verblijven. Zo groeit het aantal inwoners in de vervoerregio van 1,51 miljoen in 2017 naar 1,8 miljoen inwoners in 2040 (circa 9,3%)¹. In de vervoerregio staan op dit moment 718.608 woningen². Net als het aantal inwoners neemt dit aantal toe, alleen al de gemeente Amsterdam heeft op middellange termijn (2025) behoefte aan meer dan 50.000 nieuwe woningen. Door onder andere de aantrekkende economie en de groei van Schiphol met 2% tot 3% per jaar groeit het aantal arbeidsplaatsen. Ook groeit het aantal toeristen (>7,8% landelijke groei in 2015³) waarvan er veel de regio bezoeken.



TECHNOLOGISCHE VERANDERINGEN ROND MOBILITEIT

Een belangrijke trend is de opkomst van nieuwe ICT-toepassingen, die het mogelijk maken om vraag en aanbod van allerlei diensten directer aan elkaar te koppelen en slimmer te organiseren. De toenemende beschikbaarheid van data zorgt voor meer real-time informatie en betere voorspellingen. Daardoor kan er steeds beter op bepaalde ontwikkelingen worden ingespeeld. De digitalisering van de mobiliteit, Smart Mobility, zorgt voor nieuwe mogelijkheden zoals betere benutting van de capaciteit van de wegen en veiliger rijgedrag. Voertuigen kunnen op termijn steeds meer taken zelfstandig uitvoeren. De Vervoerregio speelt hierop in.



1. CBS, publicatie Amsterdam in cijfers 2017
2. CBS, publicatie Amsterdam in cijfers 2017
3. NBTC Holland Marketing 2016

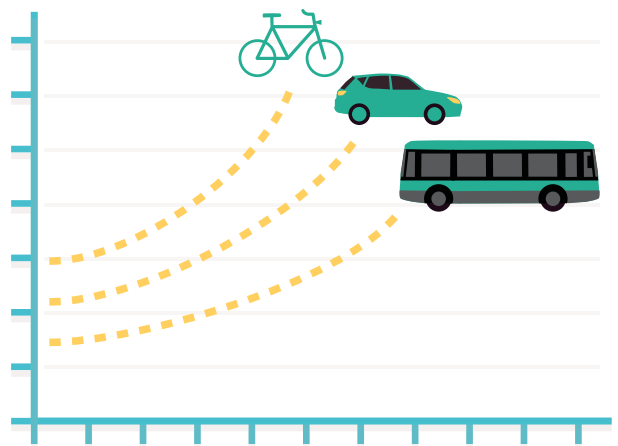
VAN AANBOD NAAR VRAAGGERICHT VERVOER

De scheidslijn tussen de traditionele vervoerwijzen auto, openbaar vervoer en fiets vervaagt door de opkomst van 'Mobility as a Service' (MaaS). Daarbij nemen gebruikers diensten af van mobiliteitsaanbieders en kiezen per reis de combinatie van vervoerwijzen met de meeste voordelen. Naar verwachting verschuift het zwaartepunt van aanbodgericht naar vraaggericht vervoer, en van bezit naar delen van vervoermiddelen. Knooppunten, de plekken waar vervoerwijzen en reizigers bij elkaar komen, krijgen daardoor een steeds belangrijkere rol in en tussen de verschillende vervoernetwerken.



TOENEMENDE DRUK OP DE MOBILITEITS-NETWERKEN

De groei van het aantal verplaatsingen en kilometers tekent zich af in meer auto- en openbaar vervoergebruik, vooral van de trein en de metro. Het gebruik van de fiets neemt ook toe, zowel in het voor- en natransport van het openbaar vervoer als voor de lange afstanden door de populariteit van de elektrische fiets. Dit zien we terug in de beschikbare capaciteit van de verschillende netwerken. De wegen naar de economische centra staan regelmatig vast en het is druk in het openbaar vervoer en op de fietspaden. Er wordt al flink geïnvesteerd in doorstromingsmaatregelen voor de auto en het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk wordt uitgebreid met R-net lijnen, de Amstelveenlijn, de Uithoornlijn en de komst van de Noord/Zuidlijn. De groei blijft in de toekomst naar verwachting doorzetten⁴ waardoor de urgentie voor scherpe keuzes toeneemt. Uitbreiding van de infrastructuur is niet altijd de aangewezen oplossing.



4. Venom 2016

BELEVING BELANGRIJKER

Naast snelheid wordt ook de beleving van de reis steeds belangrijker. Een mobiliteitsnetwerk met goed voor- en natransport (lopen en fietsen), korte wachttijden, prettig wachten en goede aansluiting op fijnmazig vervoer wordt hoger gewaardeerd. Veel fietsers kiezen liever voor een langere reistijd via een aantrekkelijke autoluwe route dan voor een kortere reistijd via een fietsroute langs een drukke hoofdweg⁵. De acceptatie door omwonenden en bezoekers van de negatieve effecten van het verkeer neemt af.

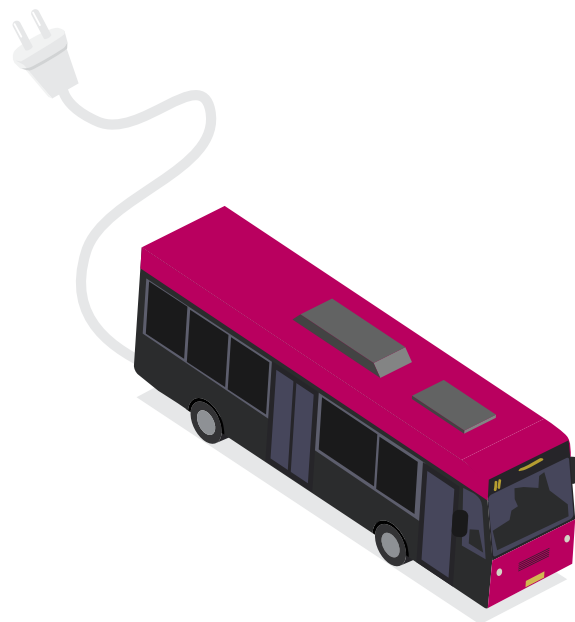


VERKEERSVEILIGHEID BLIJVEND AANDACHTSPUNT

De gewenste afname van het aantal verkeersdoden stagneert. Dit aantal ligt in de vervoerregio al jaren rond de 30 per jaar. Het aantal ernstige verkeersgewonden fluctueert. Daarbij vallen de meeste ernstig gewonden onder fietsers en gemotoriseerde tweewielers⁶. Blijvende aandacht voor verkeersveiligheid is nodig.

DUURZAAMHEID

De uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen leidt wereldwijd tot klimaatproblemen, zoals extreme weersomstandigheden en de impact daarvan op stedelijke gebieden en ecosystemen. Daarnaast leiden emissies tot slechte luchtkwaliteit en gezondheidsproblemen. Dit betekent dat we moeten overschakelen van fossiele naar uitstootvrije energie. De transitie naar zero emissie wordt in de concessies in gang gezet. Voor personenauto's en met name het zware vrachtverkeer zijn nog extra inspanningen nodig. De duurzame energievoorziening is daarbij een zorgpunt.



5. Hagen, M. van, Govers, B., *Robuust sturen op keuzegedrag van mobilisten*. 2012

6. *Vervoerregio Amsterdam, Investeringsagenda's 2016, monitor en voortgang*

VERANDERENDE ROL VAN DE OVERHEID

Vanuit het Rijk is er steeds minder budget beschikbaar. Ten opzichte van de verwachting die er in 2006 was met betrekking tot de ontwikkeling van de BDU vanuit de Nota Mobiliteit is de BDU-bijdrage in 2016 met 40% gedaald. Hierdoor moeten we anders naar de mobiliteitsopgave kijken. De rol van inwoners en bedrijven wordt hierin prominenter. Steeds meer bereikbaarheidsinitiatieven komen van de inwoners en bedrijven zelf. Bijvoorbeeld werknemers die hun medewerkers stimuleren om buiten de spits te rijden of bedrijven die bijdragen aan projectontwikkeling. Dit verandert de rol van de overheid en vraagt om een nadere blik op wet- en regelgeving. Samenwerking is noodzakelijk, ook rond de Omgevingswet.



CONCLUSIE

De groei in de vervoerregio leidt tot meer mobiliteit. Wanneer mensen zich op dezelfde manier als nu van en naar Amsterdam en in de regio blijven verplaatsen, heeft dit tot gevolg dat de bereikbaarheid, leefkwaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied onder druk komen te staan en daarmee ook de economische ontwikkeling. Tegelijkertijd zijn er kansen om met onder andere slimme ICT-toepassingen en duurzamere voertuigen slimmer in te spelen op de groei en gebruik te maken van nieuwe ontwikkelingen.

3 Vijf strategische opgaven voor de Vervoerregio Amsterdam

In dit hoofdstuk worden de vijf strategische opgaven beschreven waar de Vervoerregio de komende jaren op inzet.

STRATEGISCHE OPGAVE 1:

VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT

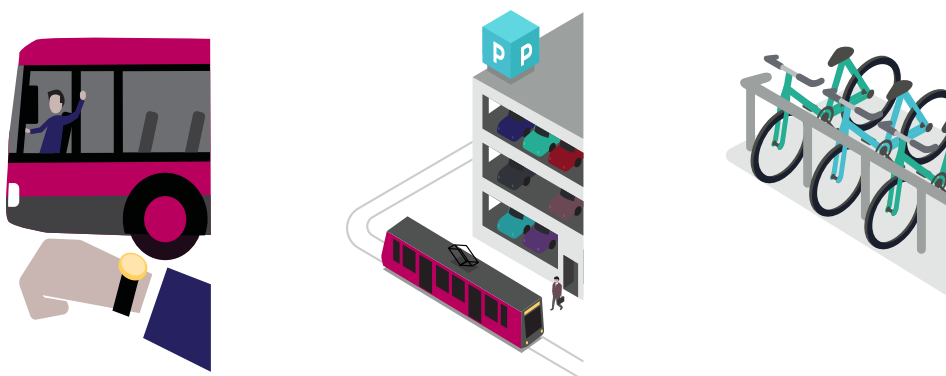
Er komt een verschuiving naar één integraal mobiliteitssysteem. De modaliteiten (vervoerwijzen) openbaar vervoer, auto, fiets en voetganger worden in samenhang bekeken. Reizen van deur tot deur gebeurt in steeds grotere mate met een combinatie van vervoerwijzen. OV, auto en fiets vullen elkaar daarbij zo goed mogelijk aan.

Dit biedt kansen om, afhankelijk van het type gebied, keuzes te maken voor bepaalde vervoerwijzen die het beste passen in de omgeving (zie hoofdstuk 4). Het uitgangspunt daarbij is: hoe stedelijker het gebied, hoe meer focus op grote stromen reizigers, op collectief vervoer, schoon, stil en beperkt vervoer of dubbel ruimtegebruik. Hier heeft de auto geen prioriteit. In een minder stedelijk gebied wordt sterker ingezet op individueel, flexibel en kleinschalig vervoer, zoals de auto, de (elektrische) fiets en doelgroepenvervoer dat op knooppunten aansluit. Collectief en gebundeld vervoer worden slim en efficiënt ingezet.

Belangrijke voorwaarde voor het optimaal functioneren van dit mobiliteitssysteem is dat de verschillende verkeersnetwerken sterk met elkaar worden verbonden, zowel fysiek op knooppunten als op het gebied van data, informatie, en betaal- en abonnementsvormen.

INZET VERVOERREGIO

We blijven ons inzetten op het optimaliseren van het regionale fietsverkeer, het hoogwaardig openbaar vervoer (R-net), het verbeteren van de betrouwbaarheid (de kans dat de reis verloopt, zoals vooraf bedacht), reisbeleving en de doorstroming van het autoverkeer. Daarbij richten we ons op de samenhang met de ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement, efficiëntere vervoerwijzen en een slimme herinrichting van de infrastructuur. Onderzocht wordt wat de effecten zijn van bestaande en mogelijke nieuwe financiële prikkels. Daarbij wordt ook het effect op verschillende doelgroepen in ogenschouw genomen.



Bij de afweging kijken we naar de bereikbaarheid van deur tot deur, daar waar de netwerken elkaar versterken en naar het slim combineren van modaliteiten.

- Het gebruik van relevante data voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem, zowel voor onderzoek als het openstellen van data voor reisinformatie of betaaldiensten. De Vervoerregio heeft hierin de rol als opdrachtgever van het openbaar vervoer, coördinator, partner of financier van bijvoorbeeld het genereren van verkeersdata en datawarehouses.
- Het faciliteren van overstapvoorzieningen voor de reizigers, het makkelijker maken van overstappen en prettig wachten. Hier hebben ook vervoerders en wegbeheerders een belangrijke rol.
- Het verbeteren van de 'first en last mile', (het eerste en laatste deel van een reis) samen met de wegbeheerders. Hier wordt ook gekeken naar nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelfiets-systemen. De Vervoerregio coördineert de inbreng van de betrokken partijen, zet vanuit de regionale opgave nieuwe initiatieven in gang en levert financiële bijdragen aan maatregelen en projecten.
- De openbaar vervoerconcessies worden steeds meer mobiliteitsconcessies. Fiets, (deel) auto en vraagafhankelijk vervoer worden meer geïntegreerd en daarmee voor de reiziger gemakkelijker te gebruiken. Als opdrachtgever van het openbaar vervoer heeft de Vervoerregio hier een belangrijke rol. De vervoerder zorgt voor de samenhang met bijvoorbeeld het doelgroepenvervoer of aanbieders van mobiliteitsdiensten.

INDICATOR

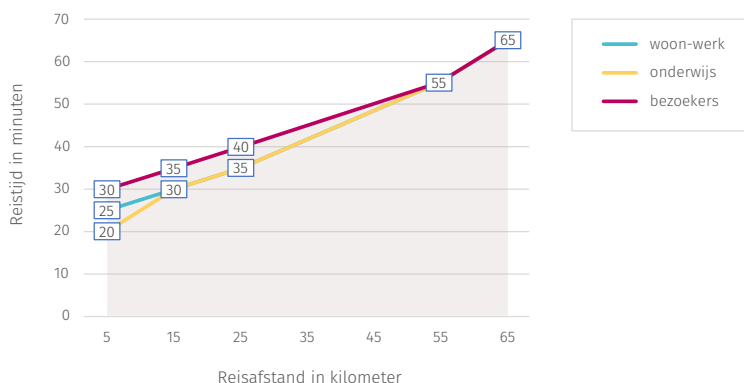
REISTIJD VAN DEUR TOT DEUR

AMBITIE

Een acceptabele en betrouwbare reistijd van deur tot deur, ongeacht de vervoerwijze. Welke reistijd we acceptabel vinden, is afhankelijk van de reisafstand en het reismotief (zie grafiek hieronder). Onder betrouwbaarheid verstaan we een maximale spreidingsfactor van 1,2 uit het MIRT onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid. (De spreidingsfactor is gedefinieerd als: $(\text{reistijd} + \text{standaard deviatie}) / \text{reistijd}$.) Dit houdt in dat op een reis van gemiddeld 30 minuten, we maximaal 6 minuten afwijking accepteren.

In de grafiek is als voorbeeld voor drie verschillende reismotieven aangegeven hoe de acceptabele reistijd afhankelijk is van de reisafstand. We accepteren voor bezoekers dus een hogere reistijd en voor onderwijs gerelateerde verplaatsingen is de korte afstand het belangrijkste. Voor een woon-werkreis van 25 kilometer is de acceptabele reistijd bijvoorbeeld 30 minuten, ongeacht de mobiliteitskeuze.

REISTIJD VAN DEUR TOT DEUR



STRATEGISCHE OPGAVE 2:

NAAR EEN CO₂ - NEUTRAAL MOBILITEITSSYSTEEM

Een grote opgave is het verminderen van de CO₂ uitstoot. Het toepassen van de zogenaamde trias mobilia (het verminderen van vervuilende mobiliteit, veranderen en verduurzamen) helpt om de opgave te structureren. Door compact te blijven bouwen in en rond de stedelijke gebieden en een hoge mate van functiemenging, beperken we de gemiddelde reisafstanden. Dit helpt om fietsen, lopen en het openbaar vervoer voor meer mensen tot een aantrekkelijke manier van reizen te maken. Daarnaast stimuleren we het gebruik van schone voertuigen.

INZET VERVOERREGIO

- Het regionaal openbaar vervoer (bus, tram en metro) wordt zero emissie. De Vervoerregio heeft hierop direct invloed als opdrachtgever van de concessies.
- De Vervoerregio neemt de regie om energiesystemen op elkaar te laten aansluiten. We investeren in laadinfrastructuur op strategische locaties, zoals knooppunten die gunstig liggen ten opzichte van het energienetwerk. Daardoor kunnen de laadsystemen voor het openbaar vervoer bijvoorbeeld opengesteld worden voor het opladen van andere vervoermiddelen en zo optimaal worden benut. Hier is nader onderzoek voor nodig.
- Voertuigen in de regio, waaronder personen- en vrachtauto's, worden zero emissie en rijden indien mogelijk 100% op uitstootvrije energie. De Vervoerregio levert hier een bijdrage door:
 - Het stimuleren van innovatie en technologische ontwikkeling. De Vervoerregio faciliteert deze ontwikkelingen door kennis en ervaring op te doen en te delen.
 - De markt in staat te stellen de benodigde producten en voorzieningen aan te bieden. De Vervoerregio kan marktbelemmeringen wegnemen door samen met andere overheden te zorgen voor duidelijk en stabiel beleid en het subsidiëren en uitvoeren van pilots.
- Waar dit kan wordt rondom het regionaal mobiliteitssysteem duurzame energie opgewekt en opgeslagen. In samenwerking met wegbeheerders en andere partners kan de Vervoerregio hier als regisseur of facilitator een rol bij spelen.
- De Vervoerregio kijkt als financier bij het verlenen van subsidies expliciet naar duurzaamheidsmaatregelen (zoals LED-verlichting of zonnepanelen) en stelt daarvoor mogelijk bijdragen beschikbaar.
- Nader onderzoek naar de technische mogelijkheden, het effect van bovenstaande maatregelen en de rol van de Vervoerregio is nodig.

INDICATOR

CO₂ BALANS VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM

AMBITIE

Een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050.
CO₂-neutraal regionaal openbaar vervoer vanaf 2030.

STRATEGISCHE OPGAVE 3:

VEILIG EN PRETTIG VAN DEUR TOT DEUR

Reizen van deur tot deur moet veilig, prettig en vanzelfsprekend zijn. De mate van beleving van de reis, bijvoorbeeld het kunnen lezen van een boek of nog even werken, wordt steeds bepalender bij het maken van een keuze voor één of een combinatie van verschillende vervoerwijzen. Zeker nu we ons meer richten op één mobiliteitssysteem, worden knooppunten belangrijker en wisselen reizigers gemakkelijker tussen auto, openbaar vervoer of deelfiets.

Knooppunten worden steeds meer zogenaamde 'hubs', waar de verschillende vervoernetwerken samenkomen, evenals mobiliteitsdiensten, reisinformatieloketten of P+R's. Ook kunnen allerlei andere voorzieningen en diensten gerealiseerd worden, zoals een oplaadplek voor de elektrische fiets, een pakket ophaalpunt of vergaderlocaties. Al deze mogelijkheden dragen eraan bij dat reizigers het mobiliteitssysteem makkelijk en intuïtief kunnen gebruiken. Daarom stimuleert de Vervoerregio dat alle vervoerwijzen, mobiliteitsdiensten en aanvullende diensten zoveel mogelijk op hetzelfde (IT-) platform aansluiten, zodat data en betaalwijzen ongeacht de dienst of vervoerwijze op een laagdrempelige manier aangeboden kunnen worden.

INZET VERVOERREGIO

De Vervoerregio zet zich in voor een veilig mobiliteitssysteem dat makkelijk te gebruiken is door alle reizigers. Dit doen we door:

- Het vergroten van de verkeersveiligheid door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig), verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding. Dit in onze rol als financier en regisseur.
- Vanuit de Wet lokaal spoor erop toezien dat de veiligheid op, en de aanleg en het beheer van het lokale spoor, naar behoren wordt uitgevoerd.
- Inzetten op sociale veiligheid in het openbaar vervoer.
- Inzetten op de beleving van de hele reis, met aandacht voor sociale veiligheid, ketenvoorzieningen, haltes, het verbeteren van de reisinformatie en de kwaliteit van de omgeving.
- Zorgdragen voor een mobiliteitsnetwerk met logische knooppunten en goede voorzieningen.
- Beschikbaar stellen van reisinformatie via de concessies en het stimuleren van open data van de gehele reis. Daarmee kunnen marktpartijen reisinformatiediensten aanbieden die aansluiten bij de behoefte van de reiziger.
- Betalen voor mobiliteit wordt gemakkelijker voor de reiziger. De komende jaren worden nieuwe, laagdrempelige betaalwijzen in het openbaar vervoer geïntroduceerd. Daarnaast krijgen MaaS aanbieders de mogelijkheid om de reiziger mobiliteit aan te bieden.



INDICATOR

BELEVING VAN DE DEUR-TOT-DEUR REIS VOOR HET HELE REGIONALE MOBILITEITSSYSTEEM

AMBITIE

Het algemene gebruiksoordeel voor de van-deur-tot-deur-reis voor alle vervoerwijzen wordt minimaal gewaardeerd op een 7,5. De verschillende deelonderwerpen en definities daarvan worden nog uitgewerkt.

INDICATOR

AANTAL ERNSTIGE VERKEERSSLACHTOFFERS

AMBITIE

Reductie van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden conform de landelijke doelstelling. Een daling van 25% in 2020 t.o.v. 2010.

INDICATOR

RAILVEILIGHEID

AMBITIE

Het hanteren van het stand-still principe (de veiligheid mag niet verslechteren) en het ARLAP principe (als op een redelijke wijze en tegen redelijke kosten significante veiligheidsverbeteringen zijn te bereiken dan moeten deze worden uitgevoerd).

INDICATOR

SOCIALE VEILIGHEID IN HET OPENBAAR VERVOER

AMBITIE

De veiligheid op haltes en in voertuigen mag niet slechter zijn dan in de openbare ruimte.

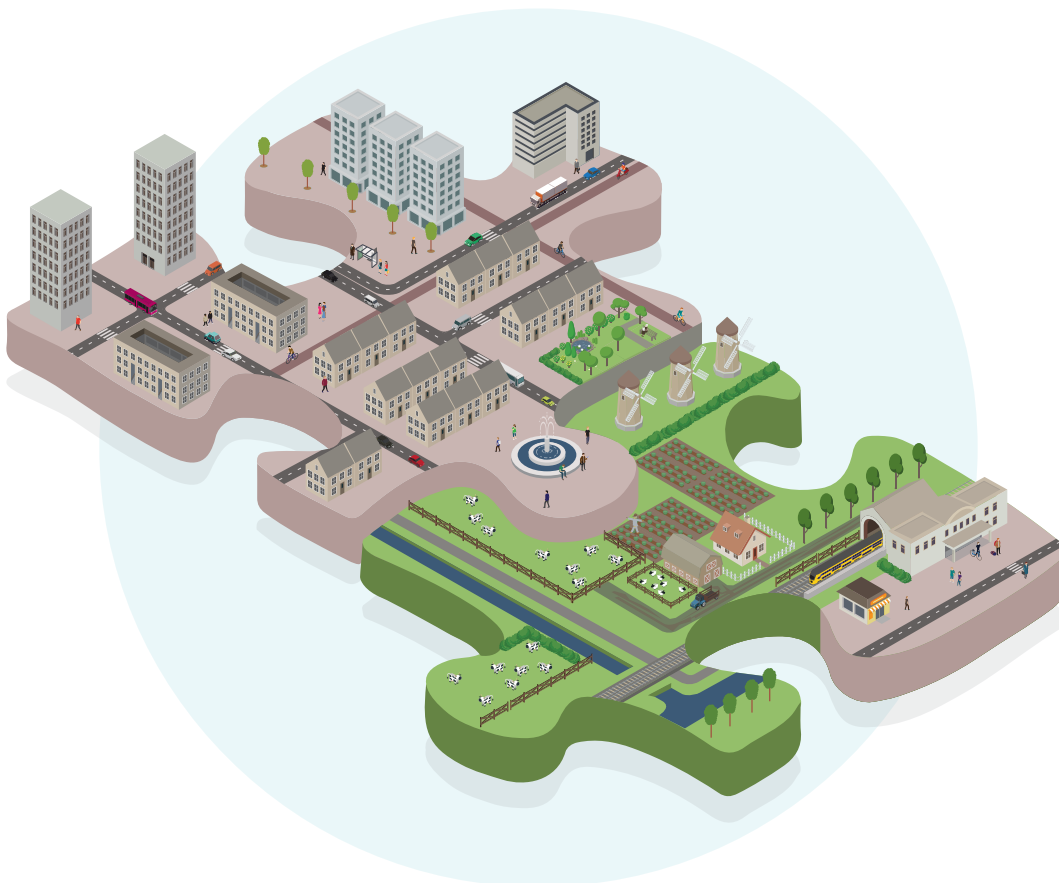
STRATEGISCHE OPGAVE 4:

MOBILITEIT EN OMGEVING PASSEN BIJ ELKAAR

In de (metropool) centrumstedelijke gebieden en de mainports zijn ruimtegebrek en ruimtelijke kwaliteit bepalende factoren voor de inrichting van het mobiliteitssysteem. In de minder stedelijke en de landelijke woon- en werkgebieden ligt dat anders. In alle situaties is het van belang dat ontwerp en inpassing van het mobiliteitssysteem en de omgeving op elkaar afgestemd worden. Daarbij moet rekening worden gehouden met de leefkwaliteit (onder andere met de luchtkwaliteit, stikstofoxiden en fijnstof), geluid én de kwaliteitseisen aan het mobiliteitssysteem. Afhankelijk van het gebiedstype, de vervoerwijze en het belang van de verbinding in het regionale netwerk, worden prioriteiten gesteld. In hoofdstuk vier wordt specifiek ingegaan op de vervoerkeuzes die per gebiedstype gemaakt worden.

INZET VERVOERREGIO

- Per gebiedstype keuzes maken tussen de vervoerwijzen waarmee een gebied het beste ontsloten kan worden (zie hoofdstuk vier) en waarmee de leefkwaliteit het meest gediend is.
- Aandacht voor de ruimtelijke inpassing van de infrastructuur, zoals dubbel ruimtegebruik en het combineren van vervoerwijzen.
- Integraal naar mobiliteitsoplossingen kijken, evenals naar de mogelijkheid om werk met werk te maken.



INDICATOR

RUIMTEGEBRUIK MOBILITEITSSYSTEEM

AMBITIE

Het ruimtegebruik van het mobiliteitssysteem is efficiënt. Dit geldt zowel voor verbindingen als voor knooppunten en parkeervoorzieningen. In grootstedelijk gebied geven we de voorkeur aan vervoer dat de meeste mobiliteitswaarde heeft in relatie tot de ruimte dat het inneemt.

INDICATOR

INPASSING MOBILITEITSSYSTEEM

AMBITIE

- Omgeving en mobiliteitssysteem passen bij elkaar.
- Het mobiliteitssysteem is goed ingepast in de omgeving. Dit geldt zowel voor de snelheid en de functionaliteit als voor de uitstraling en het materiaalgebruik.

STRATEGISCHE OPGAVE 5:

NABIJHEID VAN DAGELIJKSE ACTIVITEITEN

De toenemende druk op de ruimte maakt het noodzakelijk om ruimtelijke plannen direct aan de mobiliteitsopgaven te koppelen. Daarbij is het van belang dat inwoners van de regio, zowel in stedelijk als in landelijk gebied, hun dagelijkse activiteiten (werk, school, winkels, sport en dergelijke) eenvoudig en snel kunnen bereiken. Verdichting, functiemenging, knooppuntontwikkeling en een goede verkeersstructuur in wijken zijn hierbij een aandachtspunt. Waar dit binnen de mogelijkheden ligt, kan de Vervoerregio de gemeenten ondersteunen. Ook wordt samengewerkt in MRA-verband. Verder is het bij ruimtelijke ontwikkelingen noodzakelijk om bij de financiering van de mobiliteit na te gaan of andere financieringsvormen mogelijk zijn, bijvoorbeeld publiek-private samenwerking, voor zowel de aanleg van infrastructuur als voor de exploitatie en het beheer en onderhoud.

- Bij het opstellen van ruimtelijke plannen werkt de Vervoerregio in een vroegtijdig stadium intensief samen met de partners en brengt haar kennis in om de plannen goed af te stemmen en de nabijheid van activiteiten en functiemenging te stimuleren.
- Bij de samenwerking wordt ook vroegtijdig een link gelegd tussen de mobiliteitsopgave en de financiering.

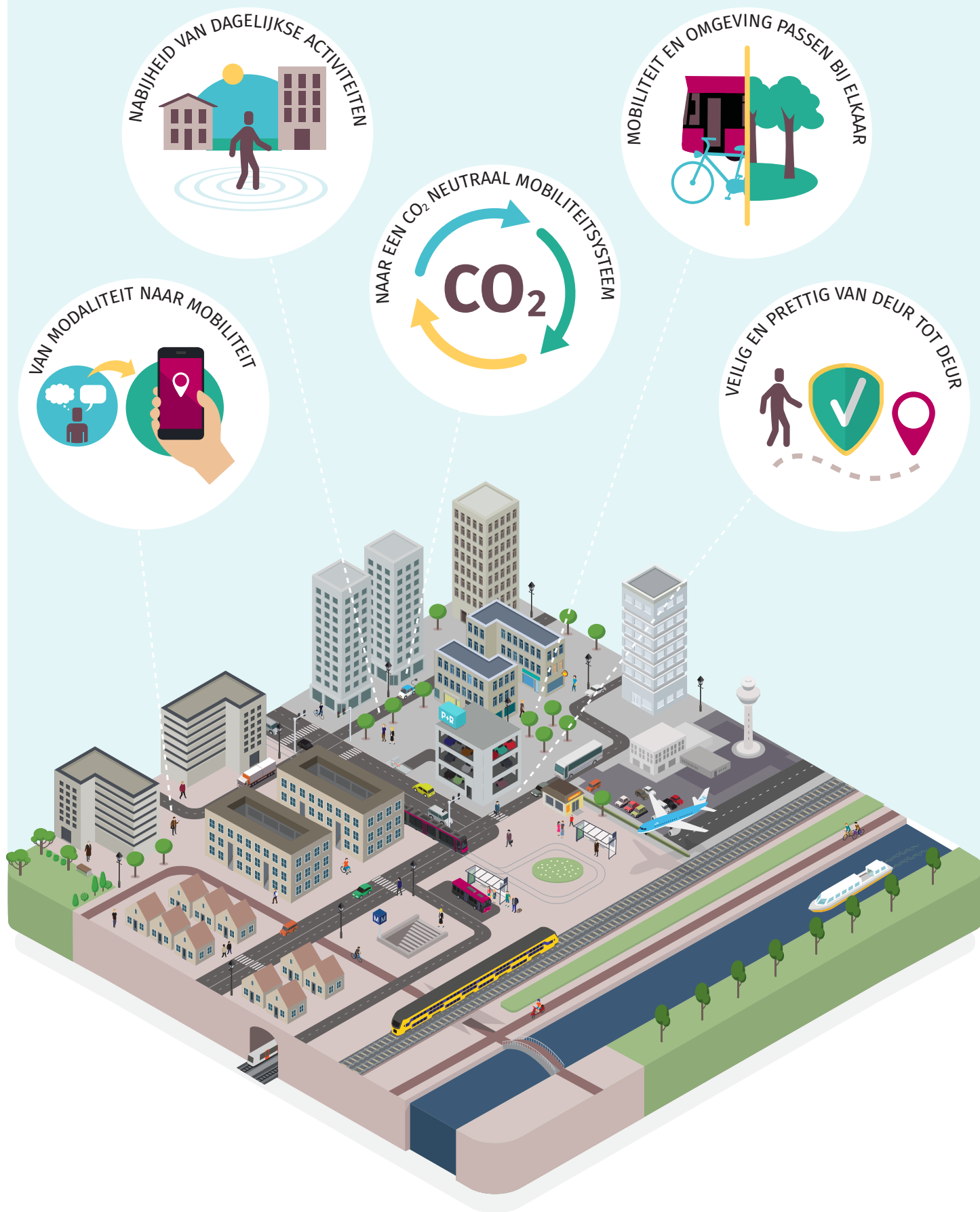


INDICATOR NABIJHEID

AMBITIE

Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een efficiënter mobiliteitssysteem met behulp van verdichting, functiemenging, knooppuntontwikkeling en verkeersstructuren.

Steeds meer mensen bereiken hun dagelijkse activiteiten op loop- en fietsafstand.



4 Mobiliteit per gebied

In de Strategische Visie Mobiliteit worden vijf gebiedstypen onderscheiden, met elk hun eigen opgaven. In dit hoofdstuk wordt per gebiedstype de mobiliteitsopgave benoemd.

METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED

Dit zijn de binnenstad van Amsterdam en de Zuidas. Kenmerk is hier het gebrek aan ruimte en de zeer hoge mobiliteitsdruk. De opgave is het realiseren van een prettig woon- en vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven en het gastvrij ontvangen van bezoekers.

- Vanwege het gebrek aan ruimte inzetten op het beter benutten van de aanwezige infrastructuur, een efficiënte logistiek en stadsbevoorrading, en het stimuleren van het openbaar vervoer.
- Aandacht voor de grote stromen reizigers. Naarmate de beschikbare ruimte minder groot is, zetten we meer in op het openbaar vervoer en op vervoerwijzen die minimale hinder vormen voor de omgeving, zoals de fiets en de voetganger. Aanpassingen aan de verkeerscirculatie of dubbel ruimtegebruik zijn daarbij een optie.

CENTRUMSTEDELIJK GEBIED

De opgave voor de centrumstedelijke gebieden is het versterken van aantrekkelijke en multifunctionele milieus voor wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheden. In zowel oude als nieuwe centra is de verkeersdruk hoog vanwege het vele herkomst- als bestemmingsverkeer en de interne verplaatsingen.

- Zorgen voor een goede samenhang tussen de verschillende vervoersnetwerken en de knooppunten.
- Balans vinden tussen wonen, werken, recreëren en de verkeersstromen die deze teweeg brengen.

STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED

Hier is de opgave het versterken van de vitaliteit van het gebied. Mogelijkheden voor functiemenging en verdichting moeten worden benut en de interne en externe verbindingen moeten goed zijn. Door herstructurering kunnen voorzieningen zoals winkels, basisschool, sport, gezondheidszorg en groen zorgen voor een aantrekkelijk leefklimaat. De nabijheid van deze voorzieningen zorgt voor een efficiënte mobiliteit.



- De verbindingen met de andere gebieden zijn hoogwaardig, direct, hebben een vlotte doorstroming en bieden een comfortabele reis.
- Meer aandacht voor de first and last mile, zoals vervoer op afroep naar knooppunten en haltes.
- Verdere verbetering van de verschillende vervoernetwerken en knooppunten.

LANDELIJK WONEN EN RECREËREN

Voor landelijke gebieden zijn de opgaven het beschermen van de openheid van het landschap en het versterken van de vitaliteit en de leefbaarheid. Uitbreiding van het verkeers-areaal heeft in deze gebieden al gauw een negatieve impact op landschappelijke waarden. Indien nodig zoeken we dan ook vooral naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en voorzieningen.

Door de lagere dichtheden is het autogebruik in deze gebieden relatief hoog en dat van fiets en openbaar vervoer lager. Door relatief weinig inwoners en lage bebouwingsdichtheden ligt het aanbieden van traditioneel openbaar vervoer niet voor de hand.

- Een belangrijke rol voor de fiets en de auto, in combinatie met P+R op de knooppunten.
- Het aanbieden van vraagafhankelijk vervoer van en naar OV-haltes of knooppunten.

MAINPORTS EN GREENPORT

In deze gebieden liggen de luchthavens, zeehavens en de bloemenveiling. De opgaven zijn het versterken van het internationale vestigingsklimaat en de bereikbaarheid, evenals het gastvrij opvangen van bezoekers. Kenmerken zijn de internationale vervoersnetwerken over de weg en het spoor, de forensenstromen en de reizigers. Het aantal werknemers en bezoekers verschilt sterk. Gebieden met een hoog aantal bezoekers en werknemers zoals Schiphol vereisen andere oplossingen dan Westpoort met een lage arbeidsdichtheid.

- Goede doorstroming van goederenvervoer.
- De 24-uurs economie stelt extra eisen aan slim openbaar vervoer en sociale veiligheid.



5 Van beleidskader naar uitwerking

In dit hoofdstuk wordt de werkwijze van de Vervoerregio beschreven en de manier waarop we invulling geven aan de strategische opgaven, zoals beschreven in hoofdstuk drie.

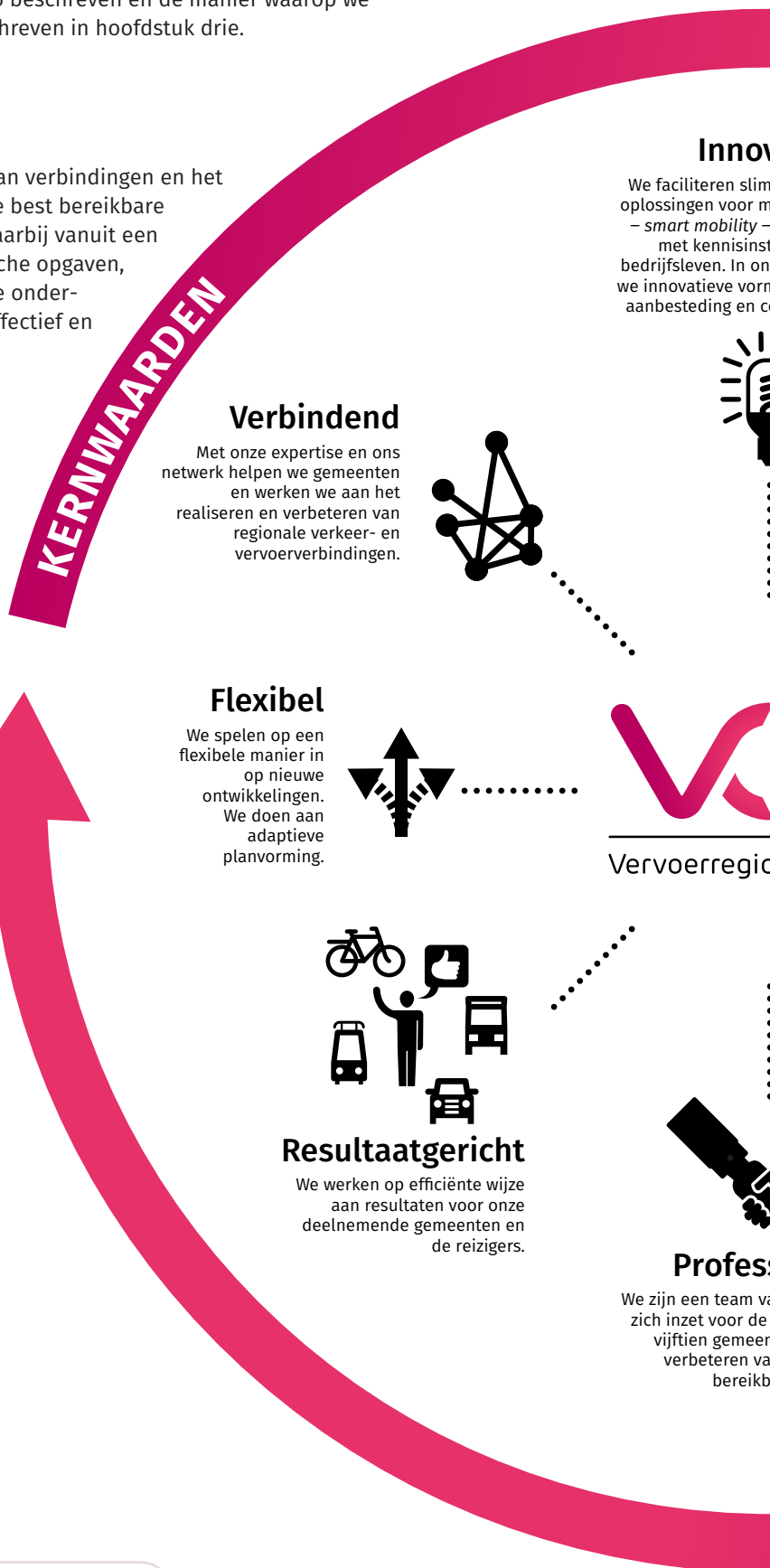
WERKWIJZE VAN DE VERVOERVOERREGIO

De Vervoerregio Amsterdam werkt aan het verbeteren van verbindingen en het optimaliseren van de bereikbaarheid met als ambitie de best bereikbare stedelijke regio van Nederland te worden. We werken daarbij vanuit een aantal kernwaarden, die richting geven aan de strategische opgaven, de uitvoering en de handelswijze van de organisatie. De onderscheidende kernwaarden zijn: verbindend, innovatief, effectief en richtinggevend.

VERBINDEND

Als regisseur van het regionale verkeer en vervoer dragen we bij aan goede verbindingen, zodat mensen zich per openbaar vervoer, fiets of auto snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Daarvoor bundelen we met vijftien gemeenten onze kennis en bestuurlijke kracht.

We zoeken ook de verbinding met onze partners en werken gezamenlijk aan de verbetering van het mobiliteitssysteem. Omdat de mobiliteitsopgave de komende jaren complexer wordt, wordt ook samengewerkt op andere beleids-terreinen, zoals ruimte, economie en duurzaamheid. Door innovaties komen er nieuwe spelers op de markt, waar we eveneens samenwerking mee zoeken. Voorbeelden van onze samenwerkingspartners zijn: gemeenten, de partners uit de Metropoolregio Amsterdam, de vervoerders, mobiliteitsaanbieders, het Rijk, NS, Prorail, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en kennisinstellingen.



INNOVATIEF

De Vervoerregio faciliteert relevante innovaties die een oplossing kunnen bieden voor mobiliteitsproblemen. De technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit gaan snel, met name door de grote toename van mogelijkheden op het gebied van ICT en telecommunicatie. Op het gebied van data inwinning en koppeling is steeds meer mogelijk. De mobiliteit gaat door deze ontwikkelingen veranderen en zal steeds 'slimmer' worden. ICT-ontwikkelingen zorgen ook voor nieuwe vervoerconcepten waardoor gebruikers op een andere manier met mobiliteit om kunnen gaan. Als Vervoerregio faciliteren we innovatieve, slimme oplossingen en zoeken we samenwerking met nieuwe partijen. Ook bieden we ruimte voor experimenten en pilots die kunnen bijdragen aan onze opgaven.

Effectief

We werken resultaatgericht met een efficiënte inzet van beschikbare overheidsmiddelen. We doen dat voor de gemeenten van de Vervoerregio en houden daarbij scherp oog voor het maatschappelijk rendement.

Richtinggevend

We zorgen ervoor dat de Amsterdamse regio optimaal kan functioneren op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij houden we rekening met de belangen van de verschillende gemeenten.

Bestuurlijk sensitief

We werken aan gezamenlijke doelstellingen. We bewaken de democratische kwaliteit van de besluitvorming en de belangen van zowel stad als regio.

EFFECTIEF

Als Vervoerregio werken we resultaatgericht met een efficiënte inzet van beschikbare overheidsmiddelen. Daarbij besteden we extra aandacht aan 'werk met werk maken', oftewel projecten zo efficiënt mogelijk en in samenhang met andere werkzaamheden uitvoeren. Verder zoeken we naar medefinanciering voor projecten, werken we aan slimmer en duurzamer beheer en onderhoud en bekijken we welke innovaties kostenbesparend kunnen zijn.

RICHTINGGEVEND

De Vervoerregio geeft richting aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio en houdt daarbij rekening met de belangen van de verschillende gemeenten. Dit wordt onder meer vertaald in het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer, het beheer van de concessies, de diverse investeringsagenda's en de uitvoering van al onze programma's en projecten.

BASISWAARDEN

ROLLEN VAN DE VERVOERREGIO

De Vervoerregio heeft verschillende rollen. Deze zijn:



BELEIDSMAKER

De Vervoerregio maakt beleid op het gebied van verkeer en vervoer, in afstemming met andere overheden en andere beleidsterreinen.



OPDRACHTGEVER

De Vervoerregio geeft opdracht voor de uitvoering van het regionaal openbaar vervoer, de realisatie van maatregelen en infrastructuurprojecten en geeft invulling aan de zorgplicht voor het beheer, onderhoud en aanleg van de lokale railinfrastructuur vanuit de Wet lokaal spoor.



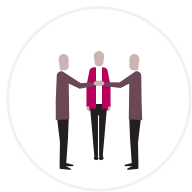
FINANCIER

De Vervoerregio levert een financiële bijdrage aan projecten die aantoonbaar op kosteneffectieve wijze bijdragen aan de doelstellingen van de Vervoerregio en de kwaliteitseisen uit het Beleidskader Mobiliteit.



BELANGENBEHARTIGER

De Vervoerregio vertegenwoordigt de belangen van het verkeer en vervoer en van de Amsterdamse regio aan de verschillende overlegtafels.



REGISSEUR

De Vervoerregio brengt partijen bij elkaar om regionale verkeer en vervoeropgaven op te pakken. Dat gebeurt onder meer door het initiëren en trekken van verkenningen en planstudies voor regionale infrastructuurprojecten en bereikbaarheidsmaatregelen, het delen van kennis en ervaring om vernieuwing en innovatie te stimuleren en het coördineren van de regionale plannen richting het Rijk.



FACILITATOR

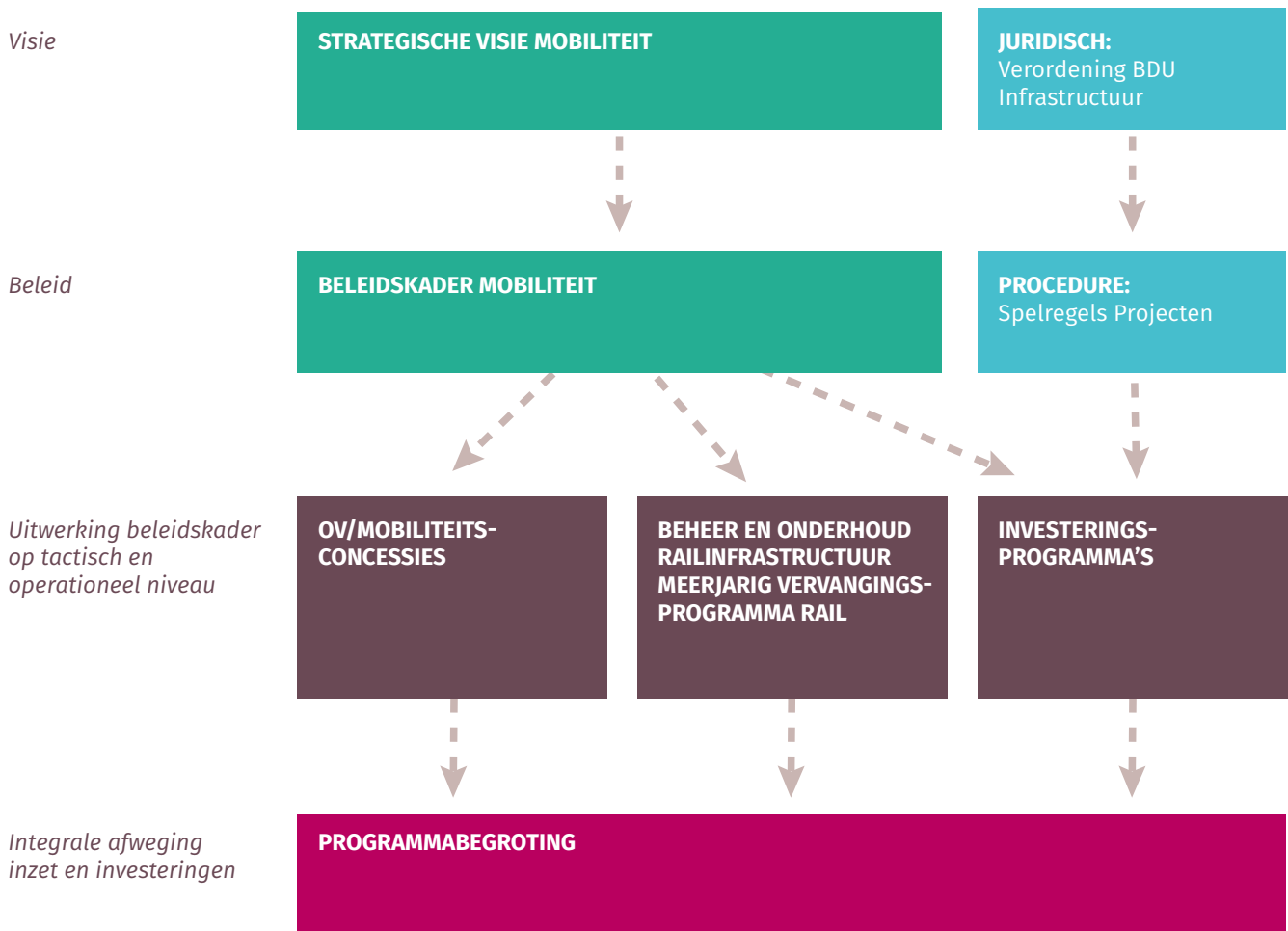
De Vervoerregio deelt kennis en informatie met betrokken partijen om ontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer mogelijk te maken.

HOE WORDT HET BELEIDSKADER TOEGEPAST IN DE ACTIVITEITEN VAN DE VERVOERREGIO?

De strategische opgaven uit hoofdstuk drie en de beleidsuitgangspunten worden in samenhang vertaald naar maatregelen en projecten in de verschillende programma's van de Vervoerregio Amsterdam. De beleidsuitgangspunten bieden de basis voor:

- De nieuwe openbaar vervoerconcessies, waarbij aandacht is voor de hele reis en de duurzaamheidsopgave.
- De nieuwe investeringsagenda's of gebiedsagenda's, waar maatregelen in samenhang bekeken worden. Hiervoor wordt ook gezien of de huidige toetsingscriteria nog volstaan. Voor vaststelling hiervan worden de reguliere procedures gevolgd.
- De convenanten en afspraken over het beheer, onderhoud en activa.

VERTALING VAN BELEID NAAR MIDDELEN



Dit is een cyclisch proces: we toetsen aan de doelen en ambities uit het Beleidskader en sturen waar nodig bij.

UITWERKING IN VERSCHILLENDE PROGRAMMA'S

Sommige thema's en opgaven worden nader uitgewerkt in programma's en visies, waaronder:

- Het transitieprogramma voor Zero-Emissie mobiliteit, inclusief de duurzame energievoorziening.
- Samen met het Rijk en de MRA-partners werken we aan een schaa sprong voor het openbaar vervoer. Daarbij wordt vanuit het totale mobiliteitssysteem gekeken naar alle netwerken en voorstellen voor verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (zowel bus, light rail als trein).
- Het programma Smart Mobility, waar de kansen door ICT oplossingen en innovaties vertaald worden naar concrete opgaven.
- De mate waarin openbaar vervoer en vraagafhankelijk vervoer beter geïntegreerd kunnen worden.



MONITORING EN ONDERZOEK

Binnen de Vervoerregio wordt gewerkt aan het efficiënt, transparant, toegankelijk, gecoördineerd en vraaggericht inrichten en ontsluiten van alle regionale mobiliteitsgegevens. De uitkomsten van de verschillende onderzoeken en monitoringsprogramma's worden gebruikt om de werkzaamheden continu te verbeteren.



VERORDENING WP2000

De basis voor de subsidies voor de concessies en de convenanten BORI, Strategische Activa GVB en de OV-gerelateerde projecten is de Subsidieverordening Wet Personenvervoer 2000 en Convenant MVP metro.



SPELREGELS PROJECTEN

Op basis van het Beleidskader Mobiliteit, worden de criteria voor de inzet van de Vervoerregio voor de realisatie van maatregelen en projecten bijgesteld. De procedure om de inzet van de Vervoerregio te bepalen, is vastgelegd in de Spelregels Projecten (werkwijze Sneller naar een Beter Resultaat). De Spelregels Projecten gaan over de projectfasering, planning, financiële bijdragen, organisatie en de samenwerking met de partners in de regio. Dit is juridisch vastgelegd in de subsidieverordening BDU Infrastructuur.

COLOFON

Vormgeving & illustratie:



Fotografie:

Wiebke Wilting