

Richtinggevendheid Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) versus Beleidskader Mobiliteit
Concrete voorbeelden van opgaven die de komende tijd spelen

Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)	Beleidskader Mobiliteit	Verschil tussen RVVP en Beleidskader	Opgaven die de komende tijd spelen															
Streefbeeld reistijd 1. De reistijden binnen de netwerkregio¹ en van en naar belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden buiten de regio moeten binnen aanvaardbare normen blijven. Het streven is om zo veel mogelijk verplaatsingen aan deze normen te laten voldoen: <table><tr><th>afstand</th><th>verplaatsing</th><th>maximaal acceptabele reistijd</th></tr><tr><td>5 - 10 km</td><td>stedelijk</td><td>auto en OV 20 - 25 minuten; fiets 30 minuten</td></tr><tr><td>10 - 30 km</td><td>stedelijk-regionaal</td><td>auto 30 minuten; OV 45 minuten</td></tr><tr><td>30 - 50 km</td><td>regionaal</td><td>auto 45 minuten; OV 60 minuten</td></tr><tr><td>> 50 km</td><td>bovenregionaal</td><td>auto en OV 60 km/u als wenselijke snelheid</td></tr></table> 2. Betrouwbaarheid van reistijden, zeker naar belangrijke bestemmingsgebieden, moet omhoog. 3. Voor het functioneren van de netwerkregio mag geen vraaguitval op grote schaal plaatsvinden, omdat dat zowel het economisch als het sociaal functioneren van de netwerkregio in gevaar brengt. 4. Alle gebieden moeten beschikken over een basisniveau openbaar vervoer. Het ROA heeft in de eind 2003 vastgestelde ‘visie Openbaar Vervoer’ normen gesteld die dat basisniveau bepalen.	afstand	verplaatsing	maximaal acceptabele reistijd	5 - 10 km	stedelijk	auto en OV 20 - 25 minuten; fiets 30 minuten	10 - 30 km	stedelijk-regionaal	auto 30 minuten; OV 45 minuten	30 - 50 km	regionaal	auto 45 minuten; OV 60 minuten	> 50 km	bovenregionaal	auto en OV 60 km/u als wenselijke snelheid	Ambitie reistijd 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 op blz. 11 van het Beleidskader). Onder betrouwbaarheid verstaan we een maximale spreidingsfactor van 1,2 uit het MIRT- onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid. De spreidingsfactor is gedefinieerd als: (reistijd + standaard deviatie)/reistijd. Dit houdt in dat op een reis van gemiddeld 30 minuten, we maximaal 6 minuten afwijking accepteren.	Het RVVP is gericht op herkomst- en bestemmingsgebieden, het Beleidskader is gericht op de reis van deur tot deur (en daarmee ook de ‘first and last mile’) voor alle activiteiten. Het Beleidskader meet de reistijd ongeacht de modaliteit, wat een hogere ambitie voor OV impliceert. Het Beleidskader benoemt de voetganger en looproutes, het RVVP niet. In de OV-concessies worden nog steeds bedieningsnormen als basisniveau gehanteerd. Ten opzichte van het RVVP en de Visie Openbaar Vervoer uit 2003 worden de OV-concessies nu wel meer ingericht als integrale mobiliteitsconcessies. Fiets, (deel) auto en vraagafhankelijk vervoer worden meer geïntegreerd en daarmee voor de reiziger gemakkelijker te gebruiken.	Bereikbaarheid in de kerncorridor Schiphol – Amsterdam: schaalsprong OV, doorstroming rijkswegen RO-programma: bereikbaarheid Zeeburg, IJburg, Havenstad, A2-entree, Zaanstad, Haarlemmermeer, etc. Ring A10: doorstroming en kwaliteit alle modaliteiten op de aansluitingen, overstappen / integratie, functie A10 in relatie tot binnenring s100. Geldt ook voor een aantal andere autosnelwegen in de regio (A2, A8, A4). Onderzoek en uitwerking integratie OV-systemen Slim overstappen: veel meer en beter toegankelijke knooppunten met voorzieningen (bijvoorbeeld auto-fiets) Smart mobility: invloed van techniek op de mobiliteit, opgaven op weg naar zelfrijdende voertuigen, de rol van data in het systeem.
afstand	verplaatsing	maximaal acceptabele reistijd																
5 - 10 km	stedelijk	auto en OV 20 - 25 minuten; fiets 30 minuten																
10 - 30 km	stedelijk-regionaal	auto 30 minuten; OV 45 minuten																
30 - 50 km	regionaal	auto 45 minuten; OV 60 minuten																
> 50 km	bovenregionaal	auto en OV 60 km/u als wenselijke snelheid																

¹ In het RVVP wordt met 'netwerkregio' de Noordvleugel van de Randstad bedoeld. Dit is vergelijkbaar met de huidige Metropoolregio en een deel van de provincie Utrecht.

Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)	Beleidskader Mobiliteit	Verschil tussen RVVP en Beleidskader	Opgaven die de komende tijd spelen
5. Het openbaar vervoer in de regio dient toegankelijk te zijn voor alle reizigers, ook minder valide. Normbladen stellen eisen aan reisinformatie, haltes en materieel.			
	Ambitie beleving reis 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.	Beleving van de reis ontbreekt in het RVVP.	Kwaliteit knooppunten Kwaliteit last mile, voor alle modaliteiten, bijvoorbeeld fietsverbindingen Amsterdam Toegankelijkheid, ook ten aanzien van ouderen onderzoek en monitoring naar de beleving van de hele reis
Streefbeeld verkeersveiligheid Voor verkeersveiligheid is het nationale streefcijfer voor reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden het uitgangspunt voor de regionale ambitie. Op basis van de Nota Mobiliteit komt er per regio een doelstelling in de vorm van een maximaal aantal slachtoffers. Uitgaande van een afname van respectievelijk 15% van het geregistreerde aantal doden en 7,5% van het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van het nieuwe referentiejaar 2002, leidt dat tot een regionale doelstelling van maximaal 52 doden en 656 ziekenhuisgewonden. Het ROA streeft naar maximaal 700 ernstige slachtoffers in het jaar 2010.	Ambitie verkeersveiligheid Reductie van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden conform de landelijke doelstelling. Een daling van 25% in 2020 t.o.v. 2010.	Deze is hetzelfde gebleven door het nationale streefbeeld als uitgangspunt te nemen.	Investeringsagenda verkeersveiligheid: maatregelen voor infrastructuur, gedrag en handhaving.
	Ambitie railveiligheid Het hanteren van het stand-still principe (de veiligheid mag niet verslechteren) en het ARLAP	Railveiligheid wordt in het RVVP nog niet benoemd omdat de Wet lokaal spoor pas eind 2015 in werking is getreden.	...

Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)	Beleidskader Mobiliteit	Verschil tussen RVVP en Beleidskader	Opgaven die de komende tijd spelen
	principe (als op een redelijke wijze en tegen redelijke kosten significante veiligheidsverbeteringen zijn te bereiken dan moeten deze worden uitgevoerd).		
Streefbeeld externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluidhinder Natuurlijk leeft ook binnen het ROA de wens om voor de bewoners van de regio een veilige en gezonde leefomgeving te creëren, waarin het prettig toeven is. Streven is dan ook waar mogelijk de knelpunten op te lossen en het ontstaan van nieuwe knelpunten te voorkomen. Voor de leefbaarheid en externe veiligheid gelden voor dit RVVP de wettelijke normen van de landelijke en Europese overheid als uitgangspunt. Maar het is niet realistisch om deze normen te verheffen tot harde doelen voor de korte termijn. Daarvoor zijn de knelpunten te groot, de oplossingen te duur en het regionale instrumentarium te beperkt. Bovendien liggen veel knelpunten op of rond Rijkswegen dan wel provinciale wegen en moeten we samen met beheerders van die wegen oplossingen zoeken. De aanpak van het ROA staat in hoofdstuk 3 en 4.	Ambitie CO₂ Een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050. CO₂-neutraal regionaal openbaar vervoer vanaf 2030. Leefkwaliteit (o.a. luchtkwaliteit, stikstofoxiden, fijnstof en geluid) zijn in het Beleidskader als aandachtspunt opgenomen bij Strategische opgave 4 'Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar'.	In het RVVP wordt CO₂ – reductie summier vermeld bij Luchtkwaliteit, en expliciet niet als opgave voor het regionale beleid benoemd. In het Beleidskader is CO₂ – reductie een van de strategische opgaven, met ambities die zijn gekoppeld aan het Klimaatakkoord van Parijs. Leefkwaliteit (o.a. luchtkwaliteit, stikstofoxiden, fijnstof en geluid) zijn in het Beleidskader als aandachtspunt opgenomen bij Strategische opgave 4 'Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar'.	Implementatie Elektrische bussen en afspraken nakomen uit convenant zero emissie busvervoer. Elektrische auto Netwerken en opslagmogelijkheden beter benutten en/of samenbrengen, ook buiten de verkeer- vervoer sector
Streefbeeld voorkomen van aantasting landschappelijke en cultuurhistorische waarden Het voorkomen van aantasting van deze gebieden zal als randvoorwaarde worden opgenomen bij de beoordeling van infrastructuurprojecten.		Het voorkomen van aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische waarden staat niet in het Beleidskader, maar kan een onderdeel vormen van strategische opgave 4.	
	Ambitie ruimtegebruik mobiliteitssysteem		De juiste vervoerwijze op de juiste plaats: zoeken naar mogelijkheden om de beschikbare ruimte/type gebied en

Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)	Beleidskader Mobiliteit	Vershil tussen RVVP en Beleidskader	Opgaven die de komende tijd spelen
	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.		de mobiliteitsoplossingen met elkaar in lijn te brengen. Dubbel ruimtegebruik waar mogelijk en betaalbaar
Streefbeeld leefbaarheid verblijfsgebieden Samen met de wegbeheerders beperken van de overlast door sluipverkeer en van parkeeroverlast vanuit nabijgelegen werkgebieden. Streven is om het aantal gehinderden niet toe te laten nemen, ook als de mobiliteit verder groeit.	Ambitie inpassing mobiliteitsysteem 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.	In het RVVP wordt alleen gesproken over het inpassen van rijdend en parkerend verkeer in verblijfsgebieden, terwijl in het Beleidskader het over het inpassen van het mobiliteitssysteem in iedere omgeving gaat.	De juiste vervoerwijze op de juiste plaats: minder autoverkeer in de stad Sterke samenhang met RO-programma, bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteit rondom de (aansluitingen op) de autosnelwegen in de regio
	Ambitie nabijheid Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een efficiënter mobiliteitssysteem met behulp van verdichting, functiemenging, knooppuntontwikkeling en verkeersstructuren. Steeds meer mensen bereiken hun	Het Beleidskader besteedt anders dan het RVVP aandacht aan nabijheid.	RO-programma: verdichting leidt tot kortere reisafstanden en efficiënter gebruik mobiliteitssysteem. Investeren in fiets. RO-programma: bereikbaarheid Zeeburg, IJburg, Havenstad, A2-entree, Zaanstad, Haarlemmermeer, etc.

Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)	Beleidskader Mobiliteit	Vershil tussen RVVP en Beleidskader	Opgaven die de komende tijd spelen
	dagelijkse activiteiten op loop- en fietsafstand.		
Het RVVP beschrijft de netwerken weg, fiets en OV.	In het Beleidskader worden geen netwerken of verbindingen benoemd.	In het Beleidskader is ervoor gekozen geen netwerken of verbindingen te benoemen, omdat bij het RVVP is gebleken, dat deze weer snel verouderd waren. Dit maakt adaptief werken lastig. Daarom is ook al tijdens het RVVP gekozen om met investeringsagenda's en uitvoeringsprogramma's te gaan werken. Vanuit deze programmering is het beter mogelijk om de planning aan te passen aan de veranderende omstandigheden. De uitvoeringsprogramma's en investeringsagenda's worden gebruikt bij het bepalen van de inzet richting gemeenten, Rijk en regio.	
Het RVVP heeft een uitvoeringsprogramma welke wordt gebruikt om de inzet richting gemeenten, Rijk en regio te bepalen.	Het Beleidskader krijgt een uitvoeringsprogramma dat wordt gebruikt om de inzet richting gemeenten, Rijk en regio te bepalen.	Geen verschil.	