

RAPPORTAGE

Regionaal openbaar vervoer als fundament voor de metropool Amsterdam



OV-visie 2020/2030
Stadsregio Amsterdam

Concept-versie 14 november 2007



INHOUD

SAMENVATTING	5
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding & doel	7
1.2 Schriftelijke consultatie november 2007	7
1.3 Leeswijzer	8
2. Visie op hoofdlijnen.....	9
2.1 OV als voorwaarde.....	9
2.2 Doelen	10
2.3 Van losse delen naar samenhangend net	10
2.4 Knooppunten & ketenmobiliteit	14
3. Opgaven.....	15
3.1 Twee opgaven.....	15
3.2 Kwaliteit & capaciteit	15
3.3 Voorwaarden	19
4. Kansrijke Oplossingen.....	21
4.1 Oplossingen op netwerkniveau	21
4.2 Klasse A: Amsterdamse RegioTrein en metro.....	22
4.3 Klasse B: hoogwaardige tram en bus	25
4.4 Klasse C: fijnmazige tram en bus.....	31
4.5 Knooppunten & P+R	32
5. Meer nodig dan infrastructuur.....	33
5.1 Andere maatregelen.....	33
5.2 Overstappen.....	33
5.3 Reisinformatie	34
5.4 Marketing.....	34
5.5 Veiligheid.....	35
6. Investeringsstrategie.....	37
6.1 Soorten investeringen	37
6.2 Prioriteiten	37
7. Organisatiestrategie	39
7.1 Algemeen	39
7.2 Tarieven	39
7.3 Reisinformatie	40
7.4 Marketing.....	40
7.5 Concessies.....	40
7.6 Andere beleidsterreinen	41

8. Financieringsstrategie	43
8.1 Middelen & mogelijke verruiming	43
8.2 Exploitatie-effecten van investeringen en andere maatregelen.....	44
8.3 Inschatting benodigde middelen	45
9. Invoering.....	47
9.1 Kwaliteit verbeteren.....	47
9.2 Infrastructuur uitbreiden	47
9.3 Organisatorisch versterken	48
9.4 Actieprogramma	48
BIJLAGEN.....	51
Bijlage 1 Referentieprojecten.	51
Bijlage 2 Trends & ontwikkelingen.....	53
Bijlage 3 OV-visie 2003	65
Bijlage 4 Legenda kaarten.....	67

SAMENVATTING

De Regionale OV-visie 2020-2030 “Regionaal openbaar vervoer als fundament voor de metropool Amsterdam” beschrijft de ambities en het gewenste toekomstbeeld voor het regionaal openbaar vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Toekomstige demografische en ruimtelijke ontwikkelingen spelen hierbij een grote rol. De Noordvleugel van de Randstad groeit toe naar een metropool met nieuwe ruimtelijke en economische kwaliteiten, doelgroepen en leefstijlen. Ook de verplaatsingspatronen zullen veranderen. Op verschillende relaties in en van en naar het stadsregiogebied ontstaan grotere vervoersstromen, waarmee in sommige gevallen de maximale bezetting van de capaciteit bereikt wordt.

Om de metropool Amsterdam duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeers- en vervoersysteem van levensbelang. Het regionaal openbaar vervoer:

- biedt de burger flexibiliteit en keuze om activiteiten te ontplooiën
- vergroot de aantrekkingskracht van stedelijk gebied als vestigingsplaats voor burgers, voorzieningen en bedrijven: openbaar vervoer als ruimtelijke kwaliteit
- bundelt verkeersstromen en structureert of stuurt zo ruimtelijke ontwikkelingen
- biedt een serieus alternatief voor de auto op drukke tijden en zwaarbelaste verbindingen
- zorgt voor een schoon en efficiënt alternatief in drukke verblijfsgebieden
- vervult een basisbehoefte voor mensen die geen auto kunnen of mogen rijden.

Om deze functies in 2030 in de hele regio adequaat te vervullen wil de Stadsregio, samen met haar regionale partners en het Rijk, het regionaal openbaar vervoer de komende decennia vernieuwen, verbeteren én uitbreiden.

Resultaat is een samenhangend en betrouwbaar openbaar vervoer, dat voor reizigers uit de regio, uit de rest van Nederland en uit het buitenland transparant en toegankelijk is. Door hoge frequenties is geen dienstregeling meer nodig en verloopt het overstappen naadloos. De reiziger reist met één simpel kaartje door de hele stadsregio. De reisinformatie vóór en tijdens de reis is altijd actueel en dekt de hele vervoerketen, zodat reizigers weten waar ze aan toe zijn. De voertuigen, haltes en overstappunten zijn veilig en comfortabel. Het openbaar vervoer komt overal in de stadsregio herkenbaar terug en vormt zo het uitnodigende visitekaartje van de metropool Amsterdam. En het kan de vergelijking doorstaan met openbaar vervoer van andere metropolen.

De belangrijkste herkomsten en bestemmingen in de regio zijn hoogfrequent en met hooguit één overstap op een hoogwaardig knooppunt met elkaar verbonden. Het OV-netwerk bestaat uit verschillende niveaus die integraal en samenhangend functioneren. Naast het nationale en internationale niveau van intercity's en hogesnelheidslijnen, zijn er op regionaal niveau twee klassen van dienstverlening te onderscheiden. Enerzijds de regionale trein (de Amsterdamse Regio Trein (ART), vernieuwing van de sprinter/sneltrain) en de stadsgewestelijke metro (het Amsterdamse metronet). Deze deelsystemen combineren een hoge snelheid met een grote capaciteit en hoge betrouwbaarheid, en vormen daarmee de ruggengraat van het regionale OV-systeem. Daarnaast gaat het om hoogwaardige vormen van tram- en buslijnen. Deze kenmerken zich door hoge frequenties, behoorlijke snelheden en (door vrijliggende infrastructuur en/of voorrangregelingen) een hoge mate van betrouwbaarheid. Voorbeelden hiervan in de huidige situatie zijn de Zuidtangent en de IJtram.

Voor de lokale verplaatsingen en het voor- en natransport voor de regionale verplaatsingen is er een fijnmazige systeem van ontsluitende bus- en tramlijnen. Dit onderliggend openbaar vervoer vormt de haarvaten van het openbaar vervoernet.

De opgaven voor het regionale openbaar vervoer liggen verspreid over het hele netwerk, de hele regio. De geconstateerde reistijd-, kwalitatieve- en capaciteitsopgaven en ruimtelijk- economische ambities vergen een kwaliteitsimpuls op beide niveaus van regionaal openbaar vervoer.

Per deelgebied in onze regio zal er - zo mogelijk - ingezet worden op een keuze voor ART of metro, HOV-tram of HOV-bus. Voor de verschillende vervoerssystemen en deelgebieden worden de kansrijke maatregelen benoemd, uitgesplitst naar noodzakelijke ingrepen tot 2020 en wenselijke aanpassingen op langere termijn (tussen 2020 en 2030). Samen met de knooppunten en P+R-locaties volgt hieruit het wensbeeld voor het regionaal openbaar vervoersnet.

Alhoewel er al onderscheid wordt gemaakt naar maatregelen voor 2020 en na 2020, zullen de kansrijke oplossingen in het gehele netwerk nog tegen elkaar moeten worden afgewogen en geprioriteerd om te komen tot een haalbare investeringsstrategie en een financieel realistisch actieprogramma.

Naast infrastructuur zijn tariefintegratie, informatievoorziening, marketing en productidentiteit belangrijke pijlers om te komen tot regionaal openbaar vervoer in de regio met een metropolitane uitstraling en aantrekkingskracht. Juist op deze terreinen kan nog grote winst geboekt worden op de wijze waarop de reiziger het openbaar vervoerssysteem als samenhangend geheel ervaart. Het imago van het openbaar vervoer moet sterk verbeteren om de ambitie van deze OV-visie te kunnen waarmaken. Daarbij is cruciaal dat de Stadsregio Amsterdam de juiste voorwaarden schept waardoor ingespeeld kan worden op de diversiteit onder reizigers en voldaan wordt aan de wensen van verschillende doelgroepen.

Randvoorwaarden bij de keuze van oplossingen liggen op het vlak van voldoende financiële ruimte, ruimtelijk- en overig beleid en de sociale functie van het openbaar vervoer.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding & doel

Goed openbaar vervoer houdt stedelijke regio's leefbaar en bereikbaar. Met de toenemende aandacht voor luchtkwaliteit en klimaatverandering – ook veroorzaakt door onze mobiliteit – staat openbaar vervoer weer hoog op de agenda. Met de groeiende mobiliteit en de Noordvleugel van de Randstad als metropool is beter regionaal openbaar vervoer topprioriteit voor de Stadsregio Amsterdam.

Het op- en uitbouwen van openbaar vervoer vergt een lange adem. Het spoorwegnet, dat bijna 170 jaar terug is ontstaan, vormt de ruggengraat. Aanpassen en uitbreiden van sporen kost decennia. Die lange voorbereidingstijd is dan ook de reden om deze visie te ontwikkelen op het regionaal openbaar vervoer in de stadsregio tot 2020/2030. Aanvankelijk was er vooral behoefte aan een investeringsstrategie. Tijdens de voorbereiding bleek al snel dat de focus op alleen infrastructuur te weinig recht doet aan de opgaven waar het regionaal openbaar vervoer in de stadsregio Amsterdam voor staat.

Deze OV-visie 2020/2030 reikt dan ook verder dan de infrastructuur. Hij weerspiegelt de ambitie voor het hele regionaal openbaar vervoer, inclusief 'zachtere' kwaliteiten als comfort en uitstraling. Naast investeringen in infrastructuur zijn er organisatorische ingrepen nodig om de kwaliteit van het openbaar vervoer in de stadsregio Amsterdam op te vijzelen. Het is onnodig en onverstandig om nu al vast te leggen hoe de organisatie van het openbaar vervoer er over 15 tot 25 jaar uitziet. Ook de infrastructuur is niet gebaat bij een blauwdruk tot 2020/2030. Maar deze 'harde' kwaliteit vraagt nu wel robuuste keuzes om te voorkomen dat we niet meer kunnen inspelen op ontwikkelingen van nu. Want afwachten is geen optie. Alleen een ambitieus programma van infrastructurele én organisatorische ingrepen voor het regionaal openbaar vervoer kan de Amsterdamse metropool behouden én versterken.

1.2 Schriftelijke consultatie november 2007

Deze concept-visie ligt in de periode november 2007 t/m januari 2008 voor advies voor bij de directe betrokken partijen en belanghebbenden in de Noordvleugel regio. Op basis van deze reacties wordt het stuk verder uitgewerkt en verbeterd.

De kansrijke oplossingen als opgenomen in de visie geven de richting aan waarop gedacht wordt bij de vertaling van de ambities en het toekomstbeeld naar het wenselijke regionaal openbaar vervoersnet in en van en naar de Stadsregio. De kaarten van verbindingen en bijbehorende knooppunten in dat netwerk zijn op dit moment dan ook nog niet volledig voltooid.

Ook wanneer de visie in 2008 definitief wordt vastgesteld is het geenszins de bedoeling om met de OV-visie een blauwdruk voor de toekomst vast te zetten. Dit is ook niet mogelijk gezien de soms nog hoge mate van onzekerheid ten aanzien van bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen. Wel is de visie bedoeld als afwegingskader voor toekomstvaste investeringen die ervoor zorgen dat het regionale openbaar vervoer de komende jaren de noodzakelijke kwaliteitssprong gaat maken. Toekomstige projecten en maatregelen moeten qua karakter en functionaliteit bijdragen aan het beoogde wensbeeld.

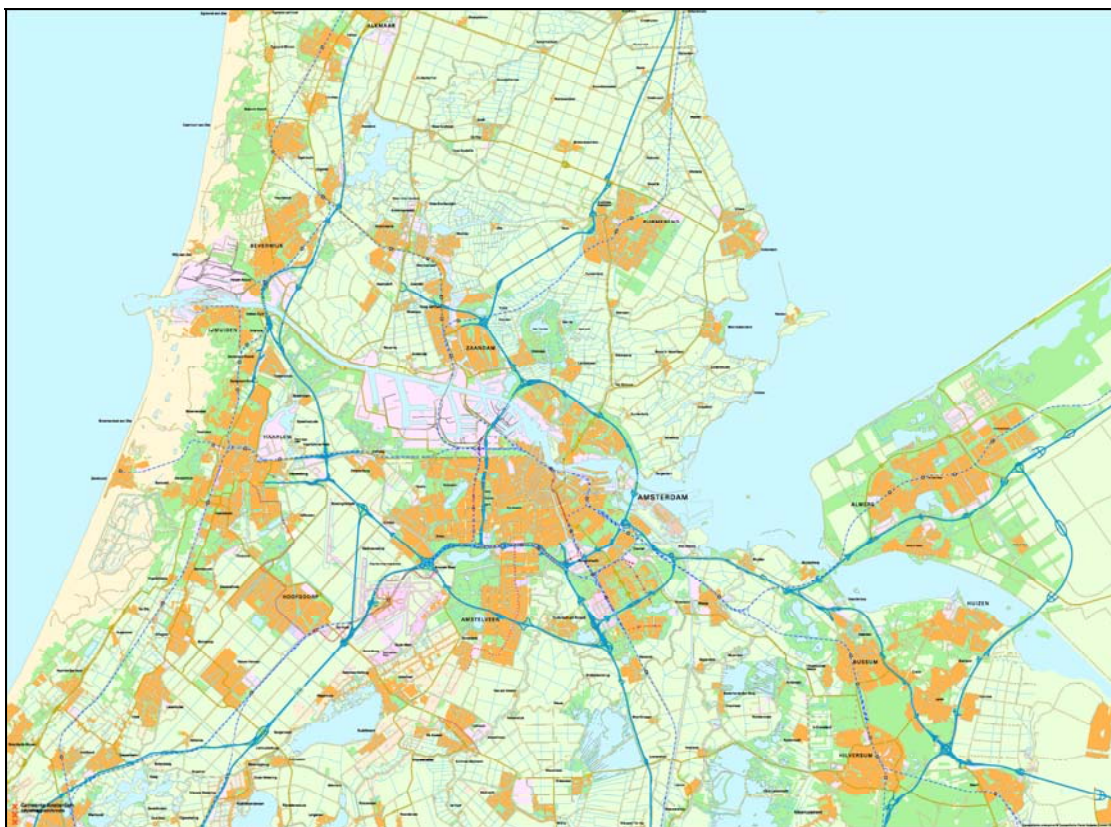
Op basis van deze concept-visie zal een investeringsstrategie en actieprogramma worden opgesteld, waarin concrete studies en projecten op regionale schaal benoemd worden. De prioritering en fasering van de opgenomen maatregelen vormt daarbij uiteraard een belangrijke uitdaging bij het vinden van de balans tussen hoge ambities met een veelheid aan wensen en een realistische kijk op de financiële mogelijkheden.

De investeringsstrategie en het actieprogramma maken integraal onderdeel uit van de uiteindelijke definitieve visie op het regionaal openbaar vervoer.

1.3 Leeswijzer

Deze OV-visie beschrijft hoe we gaan werken aan de ambitie voor het regionaal openbaar vervoer tot 2020/2030. De visie is tot stand gekomen met behulp van de verschillende partners en belanghebbenden in de Noordvleugel. Zodra deze OV-visie is vastgesteld wil de Stadsregio Amsterdam samen met haar partners de ambitie uitwerken met reguliere en extra actieprogramma's. De uitvoering ervan kan dan al op korte termijn beginnen.

Hoofdstuk 2 schetst de ambitie op hoofdlijnen en zet die af tegen de trends en ontwikkelingen in het regionaal openbaar vervoer. In dit hoofdstuk worden ook de basis en de pijlers van het gewenste samenhangende openbaar vervoersnet geschetst. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de opgaven voor het netwerk. In hoofdstuk 4 worden de voorgaande hoofdstukken vertaald in het wensbeeld voor het openbaar vervoersnet, inclusief de belangrijkste knooppunten, waarna kansrijke maatregelen per deelgebied worden benoemd. In hoofdstuk 5 geven we welke ingrepen – naast infrastructuur – nog meer nodig zijn om de ambitie waar te maken. Daaruit vloeien de strategieën voort rond investeringen (hoofdstuk 6), organisatie (hoofdstuk 7) en financiering (hoofdstuk 8). Hoofdstuk 9 tot slot gaat over de uitvoering van de visie.



De Noordvleugel van de Randstad

2. VISIE OP HOOFDLIJNEN

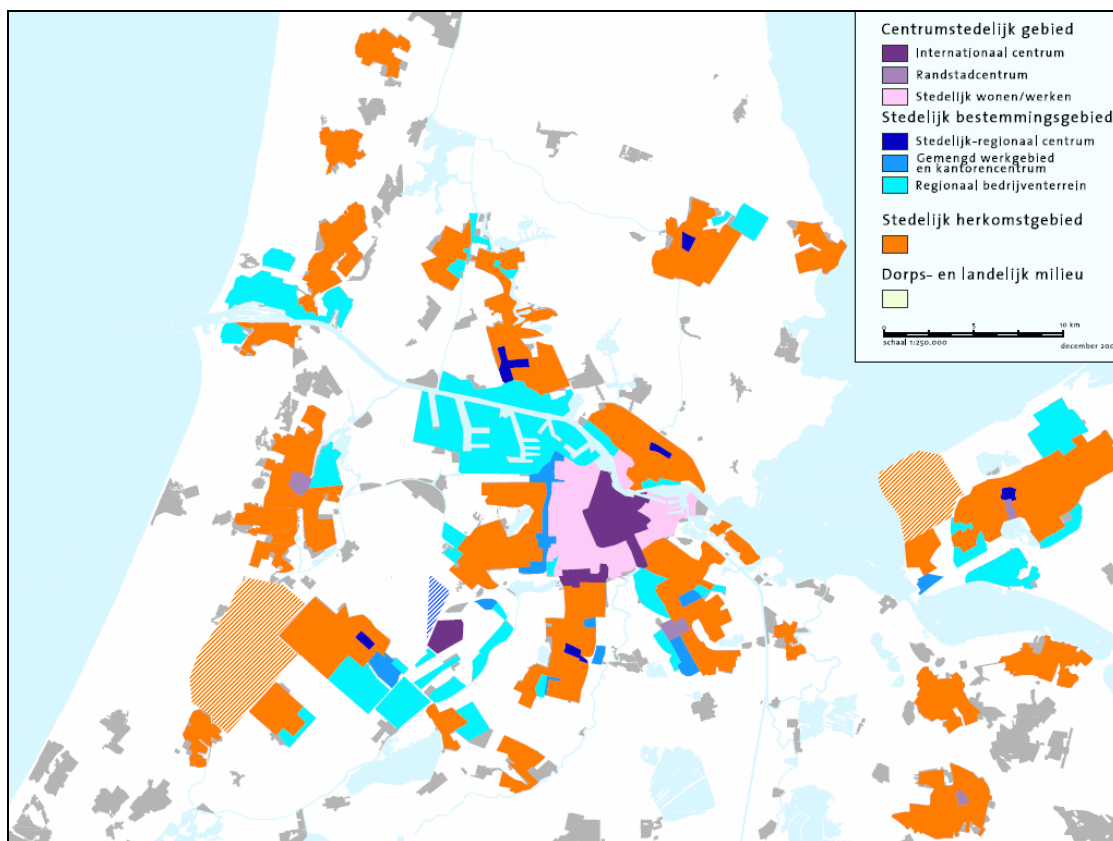
2.1 OV als voorwaarde

De Noordvleugel van de Randstad ontwikkelt zich in een straf tempo tot netwerkstad van internationale allure. Door een unieke combinatie van ruimtelijke kwaliteiten en historisch gegroeide specialisaties op het terrein van cultuur, dienstverlening, handel, kennis en logistiek oefent de stadsregio aantrekkingskracht uit op mensen die er willen wonen, werken, ondernemen en recreëren.

Om zo'n stedelijke gebied duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeers- en vervoersysteem van groot belang. Het regionaal openbaar vervoer:

- biedt de burger flexibiliteit en keuze om activiteiten te ontplooiën
- vergroot de aantrekkingskracht van stedelijk gebied als vestigingsplaats voor burgers, voorzieningen en bedrijven: openbaar vervoer als ruimtelijke kwaliteit
- bundelt verkeersstromen en structureert of stuurt zo ruimtelijke ontwikkelingen
- biedt een serieus alternatief voor de auto op drukke tijden en zwaarbelaste verbindingen
- zorgt voor een schoon, efficiënt en ruimtebesparend alternatief in drukke verblijfsgebieden
- vervult een basisbehoefte voor mensen die geen auto kunnen of mogen rijden.

Om deze functies in 2030 in de hele stadsregio adequaat te vervullen moeten we het regionaal openbaar vervoer de komende decennia vernieuwen, verbeteren én uitbreiden.



2.2 Doelen

Vanuit de marktpositie van het openbaar vervoer en trends en ontwikkelingen kiezen we een duidelijke koers. De landelijke trends en ontwikkelingen (zie bijlage 1) wijzen uit dat het openbaar vervoer zich niet vanzelf ontwikkelt in de goede richting: mensen kiezen liever voor de auto dan voor het openbaar vervoer. Ruimtelijke ontwikkelingen in de Noordvleugel en problemen met het autoverkeer zorgen ervoor dat het openbaar vervoer z'n positie hier wel kan behouden en versterken. Alleen met consequent regionaal beleid kan het openbaar vervoer zich verder ontwikkelen in de gewenste richting. De koers: het openbaar vervoer moet beter aansluiten bij de wensen van mensen (comfort, imago, prestaties, tarief) en de ruimtelijke ordening moet in het teken staan van eerlijker kansen voor het openbaar vervoer als volwaardig vervoermiddel voor regionale verplaatsingen.

De Stadsregio ambieert een openbaar vervoer met een groter aandeel in de totale mobiliteit. Hoewel de auto dominant blijft, moet de stadsregio vanuit leefbaarheid en bereikbaarheid minder afhankelijk worden van die auto. Dat past bij het streven om te groeien binnen de grenzen van leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit. Dat doen we door het openbaar vervoer 'van deur tot deur' sneller, betrouwbaarder en comfortabeler te maken. En door de groei van het autoverkeer binnen de perken te houden op plaatsen en tijden waar dat voor de bereikbaarheid en leefbaarheid nodig is.

Resultaat is een samenhangend en betrouwbaar openbaar vervoer, dat voor reizigers uit de stadsregio, uit de rest van Nederland en uit het buitenland transparant en toegankelijk is. Waarmee zij comfortabel reizen. Door de hogere frequenties heb je geen dienstregeling meer nodig en verloopt het overstappen naadloos. De reiziger reist met één simpel kaartje door de hele stadsregio. De reisinformatie vóór en tijdens de reis is altijd actueel en dekt de hele verplaatsing, zodat reizigers weten waar ze aan toe zijn. De voertuigen, haltes en overstappunten zijn veilig en comfortabel. Het openbaar vervoer komt overal in de stadsregio herkenbaar terug en vormt zo het uitnodigende visitekaartje van de metropool Amsterdam. En het kan de vergelijking doorstaan met openbaar vervoer van andere metropolen.

De Amsterdamse stadsregio onderscheidt zich van andere stedelijke regio's met een hoog OV-aandeel: rond de 35 procent in de ochtendspits. Dat aandeel moet de komende decennia verder groeien. Dat past ook bij de ambities van de landelijke overheid om het spoorvervoer met 5% en het regionaal openbaar vervoer met 2,1% per jaar te laten groeien. Met een eveneens relatief hoog fietsaandeel, moeten openbaar vervoer en fiets in de spits samen marktaandeel halen van 30 procent in kleinere kernen, 50 procent in grotere kernen en zelfs 70 procent in hoogstedelijke milieus. Cruciaal is dat er dan in de spits voldoende capaciteit is om comfortabel te kunnen reizen. Ook buiten de spits is het perspectief voor het openbaar vervoer goed. De capaciteit is dan toereikend. De uitdaging in dalperioden is vooral een betere uitstraling en een meer individuele marketing. Met de ontwikkeling van een 24-uurs-economie zal het openbaar vervoer ook een veel grotere rol in het nachtvervoer moeten krijgen. Met name rond Schiphol en bij grote uitgaansgelegenheden en evenementen kan het Openbaar Vervoer hierin een belangrijk aandeel krijgen.

2.3 Van losse delen naar samenhangend net

Om deze ambitie waar te maken is de eerste vereiste meer samenhang. Nu is het openbaar vervoer een opeenstapeling van concepten, uitgevoerd door verschillende

bedrijven met uiteenlopende tarieven en kaartjes, informatie en communicatie. Dat moet toegroeien naar één geoliede machine voor de reiziger, waarbij de reiziger met één simpel kaartje kan reizen.

Op de drukste verbindingen moet de frequentie zo hoog zijn dat een overstap nauwelijks mag uitmaken voor de reistijd van deur tot deur. Een reiziger moet op elke willekeurige plek kunnen instappen en dan snel een knooppunt bereiken. Vanaf elk knooppunt moeten er verschillende hoogfrequente verbindingen zijn naar andere plekken in de metropool Amsterdam. De centrumstedelijke gebieden (gemengde woon, werk- en centrumfunctie) en stedelijke bestemmings- en herkomstgebieden (voornamelijk woon- of werkfunctie) zijn hoogfrequent via het regionaal openbaar vervoersnet met elkaar verbonden, hooguit met één overstap op een hoogwaardig knooppunt.

Het achterliggende netwerkconcept is gebaseerd op de structuur van de Amsterdamse netwerkregio met meerdere centra. De Amsterdamse regio ontwikkelt zich tot een sterk internationaal georiënteerde polycentrische metropool, met een groeiende pendel van en naar de regio en veel interne (kris-kras-)verplaatsingen. De polycentrische metropool kent (straks) drie polen die als internationale toegangspoort functioneren. Dit zijn de polen met internationale allure waar de belangrijkste nationale en internationale verbindingen aanlanden: Schiphol Plaza, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal.

Daarnaast spelen een aantal polen een grote rol als nationale toegangspoort van de metropool. Dit zijn knooppunten als Amsterdam Bijlmer, Almere Centrum, Haarlem en Amsterdam Sloterdijk. Deze toegangspoorten voor de regio hebben in aanvulling op de internationale 'topknopen' een primaire functie in de relatie tussen de nationale en (interne) regionale verbindingen. Daarmee bepalen ze voor een belangrijk deel de manier waarop de diverse interne verplaatsingen binnen de metropool worden gemaakt of gemaakt kunnen worden. Het regionaal openbaar vervoersnet binnen de metropool is goed aangesloten op deze toegangspoorten. Het regionale netwerk op het kwaliteitsniveau van spoor en metro (niveau A) vervult hiervoor een essentiële functie, evenals de hoogwaardige verbindingen van bus en tram (niveau B).

De overige gebieden en kleine kernen zijn aangesloten op het basisnet (niveau C).

De uitwerking van dit netwerkconcept bouwt voort op netwerken die nu beschikbaar of in ontwikkeling zijn. De spoorring rond de oude kern van Amsterdam met aftakkingen naar alle windrichtingen vormt daarbij de ruggengraat. Deze vormt de basis voor het regionaal openbaar vervoer en voor het (inter)nationaal openbaar vervoer.

De Intercity's en hogesnelheidstreinen verbinden de hoofdkernen van de Noordvleugel met de rest van de Randstad, met andere landsdelen en met stedelijke regio's in onze buurlanden. De ambities van dit (inter)nationale netwerk vallen - met uitzondering van de knooppunten - buiten deze OV-visie 2020/2030.

Het regionale spoornetwerk vormt samen met het stadsgewestelijke metronet de hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur wordt aangevuld met radiale en tangentiële (niet-centrumgerichte) tram- en buslijnen binnen het centraal stedelijk gebied. Buiten het centraal stedelijke gebied zorgen 'tangenten' voor de dwarsverbindingen.

Met het oog op een efficiënte exploitatie, het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen van kwetsbare en waardevolle gebieden worden waar nodig verbindingssassen met elkaar gebundeld. Dat kan tot minder rechtstreekse routes leiden, maar daarbij zorgen goed functionerende knooppunten toch voor voldoende kwaliteit.

Kwaliteitsniveaus

Binnen het regionaal openbaar vervoer onderscheiden we drie kwaliteitsklassen die elk voldoen aan de vraag en samen een netwerk vormen:

A) Amsterdamse RegioTrein en metro

Het regionale railsysteem met de Amsterdamse Regio Trein (ART) en de metro als ruggengraat. Deze lijnen combineren een hoge reissnelheid met een ruime capaciteit en een grote betrouwbaarheid. Nu rijden Intercity's en Sprinters meestal door elkaar heen op infrastructuur met beperkte capaciteit waarbij de regionale treinen geen prioriteit krijgen. Je wint capaciteit als je die spoorinfrastructuur uitbreidt of de exploitatie ontvlecht. Verder kan het nodig zijn om extra lijnen of stations toe te voegen om een meer zelfstandig functionerend regionaal treinproduct te krijgen. Voorwaarde is dat regio zelf zeggenschap krijgt over de ART, zoals ze dat al heeft over het metronet.



ART

De Amsterdamse Regio Trein is een trein met een stadsgewestelijke functie (zoals nu de sprinter en sneltreinen). Het gaat om een trein met metro-eigenschappen w.o. meer haltes, veel deuren en snel optrekken en afremmen. Het is een zelfstandig functionerend regionaal treinproduct onder zeggenschap van de regio.



METRO

De metro verbindt doorgaans wijken en voorsteden met het centraal stedelijk gebied c.q. stedelijke knooppunten. De metro maakt gebruik van eigen infrastructuur met halteafstanden van 500 tot 1.500 meter.

B) Hoogwaardige tram en bus

Hoogwaardige trams en bussen vullen het regionale railnet aan. Zij kenmerken zich door hoge frequenties, behoorlijke snelheden en – dankzij vrije tram- en busbanen en voorrang op kruispunten – een grote betrouwbaarheid. De basisgedachte achter dit deel van het netwerk bouwt voort op het RegioNet-concept van een aantal jaar geleden. Voorbeelden zijn de Waterlandlijnen, IJtram en Zuidtangent. Uit internationale vergelijkingen blijkt dat hoogwaardige tram- en busverbindingen zijn ondervertegenwoordigd in de Amsterdamse metropool.



HOV tram

De HOV-tram maakt voor 95% gebruik van vrije baan. Deze baan wordt zo esthetisch mogelijk ingepast. In verblijfsgebied komen korte samenlooptrajecten met het overige verkeer voor. Optimale doorstroming is van het allerhoogste belang: de HOV-tram staat alleen stil bij haltes en ook daar nooit langer dan 15 à 20 seconden.



HOV bus

De HOV-bus maakt gebruik van vrije banen of overige wegen, wanneer de doorstroming gewaarborgd wordt door voorrangregelingen en bussluizen e.d. Het voertuig en de haltes bieden comfort en hebben allure.

C) Fijnmazige tram en bus

Deze ontsluitende lijnen dichtbij huis voeden de verbindende Amsterdamse RegioTrein en metro en de hoogwaardige tram en bus. De fijnmazige tram en bus vormen met de fiets de haarvaten: voor- en natransport (naar en van knooppunten) en lokale verplaatsingen. Bij gebrek aan hoogwaardige tram- en buslijnen gebruiken reizigers nu vaak fijnmazige tram- en buslijnen voor langere afstanden. De kwaliteit (snelheid, comfort) blijft dan vaak achter om een serieus alternatief te kunnen zijn voor de auto, laat staan dat deze lijnen een volwaardig visitekaartje vormen. Met die lagere kwaliteit voor langere afstanden neemt de Stadsregio in de toekomst geen genoegen meer.

Ambitie

De ambitie van deze OV-visie is beter openbaar vervoer in de klassen A en B. Voorwaarde is wel dat de kwaliteit van de fijnmazig tram- en buslijnen in klasse C minimaal gelijk blijft. Recente aanbestedingen in de stadsregio tonen aan dat de negatieve spiraal van afkalvend openbaar vervoer in dunner bevolkt gebied is te keren als vervoerbedrijven zich ondernemend opstellen. Een gezonde exploitatie vraagt wel een behoorlijke bezetting. Dat kan door lijnen te bundelen en gericht te investeren in vlottere doorstroming van tram en bus.

2.4 Knooppunten & ketenmobiliteit

De verknoping van het regionaal openbaar vervoer (regionaal spoor, metro, hoogwaardige tram en bus) met het (inter)nationale openbaar vervoer (Intercity's en hogesnelheidstreinen) en de kwaliteit van die knooppunten is cruciaal voor de Amsterdamse metropool. De ambitie is: enkele internationale 'topknoopen' zoals Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Schiphol. Deze topknoopen moeten overdag elke tien minuten een Intercity bieden naar Den Haag, Rotterdam en Utrecht en uitlopers van de Randstad als Arnhem en Nijmegen en Den Bosch en Eindhoven en tenminste elk uur met buitenlandse topknoopen als Antwerpen, Brussel, Parijs, Berlijn, Keulen en Frankfurt.

Naast deze topknoopen zijn er hoogwaardige regionale knooppunten die óók de ruimtelijke ontwikkelingen structureren en fungeren als geoliede overstapmachines. Als reiziger kun je soms kiezen waar je overstapt: op een topknoop of een andere knoop. Dit principe van verschillende overstapmogelijkheden en soms ook verschillende routes maakt het regionaal openbaar vervoer robuuster. De hiërarchie van knooppunten is uitwerkt aan de hand van de opgaven en oplossingen per corridor en komt in de volgende hoofdstukken aan de orde.

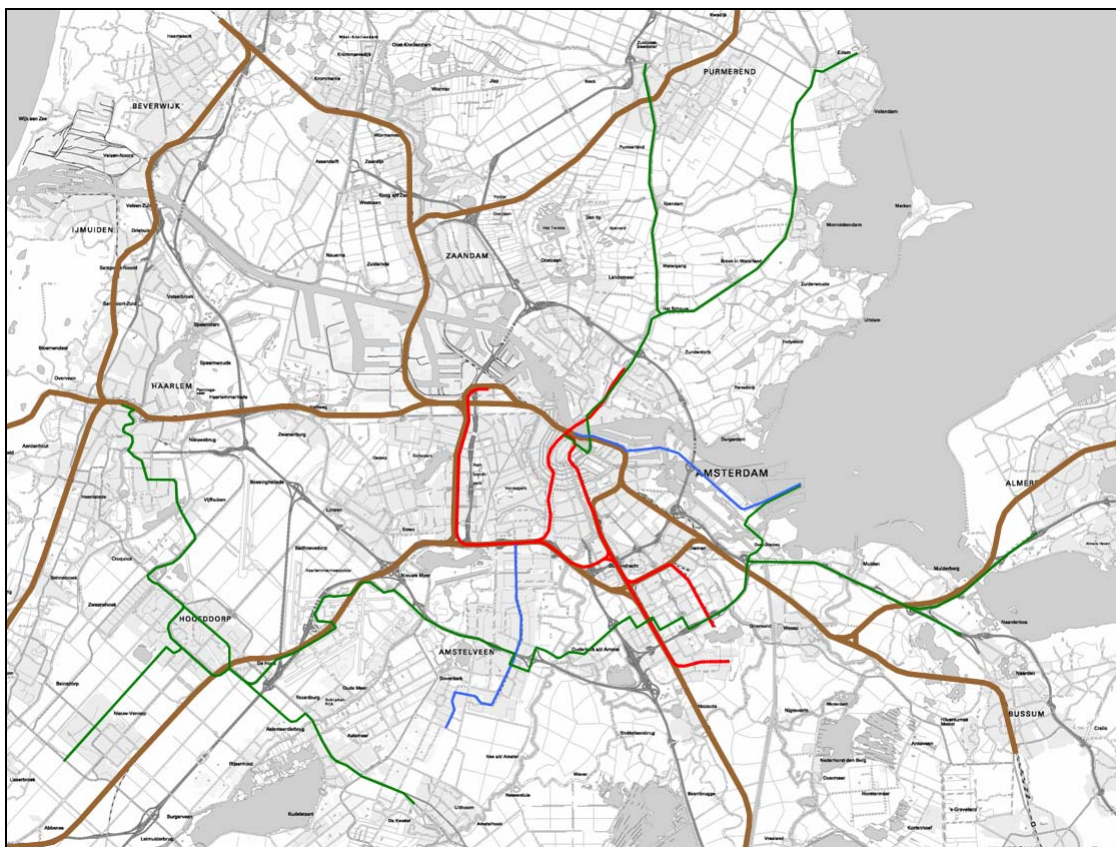
Ketenintegratie is één van de belangrijke onderdelen bij de totstandkoming van het samenhangende net van openbaar vervoersystemen en individuele vervoerwijzen. Voor een slimme combinatie van individueel vervoer (fiets in steden en dorpen en auto daarbuiten) en collectief vervoer (regionale trein, metro, tram en bus) wordt het stelsel van multimodale knooppunten verbeterd en uitgebreid. Zo komt er op logische plekken een ring van P+R terreinen en verzamelpunten waar auto's en streekbussen aansluiten op het hoofdfrequente regionaal openbaar vervoer.

Met naadloze overstappen op knooppunten kan het overstappemak voor de reiziger zo groot mogelijk worden. Dat kan door de overstap zo kort mogelijk te maken of het wachten zo aangenaam of nuttig mogelijk te maken. Het minimaliseren van de overstaptijd kan met goede aansluitingen en hoge frequenties. Het comfortabel maken van de overstap kan met wachtruimtes, winkels of zelfs kunst. Actuele en gecombineerde reisinformatie zijn daarbij ook cruciaal.

3. OPGAVEN

3.1 Twee opgaven

De sociaal-maatschappelijke trends & ontwikkelingen (zie bijlage 2) wijzen niet op een voorkeur voor openbaar vervoer. Met de individualisering van de samenleving, de grotere behoefte aan flexibiliteit en de toenemende welvaart sluit het openbaar vervoer al snel onvoldoende aan bij de wensen van mensen. Verder heeft het openbaar vervoer een minder positief imago. Beter voldoen aan de individuele wensen van reizigers is dan ook de eerste opgave voor het regionaal openbaar vervoer. Het wegwerken van achterblijvende prestaties (reistijden, zitplaatsen, betrouwbaarheid) is de tweede opgave.



Referentienetwerk Regionaal Openbaar Vervoer 2015¹

3.2 Kwaliteit & capaciteit

Als we de ambitie koppelen aan het regionaal openbaar vervoer van nu, dan moeten zowel de kwaliteit als de capaciteit flink omhoog. Met de ruimtelijk-economische en sociaal-culturele ontwikkelingen tot 2020 en 2030 kunnen we vervoerstromen zien aankomen en weten we hoe het openbaar vervoer functioneert zonder aanvullende maatregelen. Op basis hiervan hebben we vastgesteld welke relaties goed of minder goed zijn qua reistijd, directheid, betrouwbaarheid en capaciteit. Zo selecteren we de belangrijkste opgaven.

Het resultaat van deze analyse is:

- De Intercity's naar steden buiten de Noordvleugel scoren het best qua reistijden. Ook in vergelijking met de auto functioneert dat (inter)nationaal openbaar vervoer redelijk

¹ Een overzicht van de referentieprojecten is opgenomen in bijlage 1.

tot goed. De enige uitzondering is de verbinding met Alphen aan de Rijn: de trein rijdt om en een snelle bus ontbreekt. Wel zijn op veel treinrelaties de frequenties te laag of schiet de regelmatigheid tekort.

- In de Noordvleugel ligt het zwaartepunt op verbindingen van en naar en binnen Amsterdam. Voor de meeste reizigers functioneert het openbaar vervoer goed, vooral met rechtstreekse Intercity's als Almere Centrum – Amsterdam Centraal. Qua reistijd scoren de verbindingen van het gebied boven het IJ naar de zuidkant van Amsterdam (Amsterdam Zuid en Zuidoost, Schiphol) minder goed.
- Op regionale verbindingen zijn de meeste problemen terug te voeren op het ontbreken van rechtstreekse hoogwaardige rail- of busverbindingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de corridors van Amsterdam naar Aalsmeer, Mijdrecht en Uithoorn naar en Huizen en Laren in 't Gooi.
- Op sommige verbindingen rijden reizigers om, bijvoorbeeld van Almere West naar de rest van de Noordvleugel en van Kennemerland en de Bollenstreek naar de zuidelijke bestemmingen in Amsterdam.
- Vooral in het stedelijke gebied is het openbaar vervoer te langzaam. Dat speelt binnen de ring van Amsterdam en in de bebouwde kom van Amstelveen. Trams en bussen die deze gebieden doorkruisen halen een lage gemiddelde snelheid. Behalve doorstroomproblemen in relatie tot overig verkeer spelen korte halte afstanden en het gesloten instapregime hierbij een rol.
- Voor reizen van 5 tot 15 kilometer moeten reizigers vaak overstappen, omrijden en zijn ze lang onderweg. Dat speelt vooral in het westen van Amsterdam: de westelijke tuinsteden en Badhoevedorp.
- Bijzondere opgaven zijn er nog om ontwikkelgebieden ten ontsluiten, zoals Science Park, diverse werkgebieden rond Schiphol (Werkstad A4 en Schiphol Oost/Rijk) en later transformatiegebieden als de Noordelijke IJ-oeveren.
- Andere bijzondere opgaven kunnen liggen op nu nog niet al te zware 'tangentieële' verbindingen zoals de N201-corridor, waar openbaar vervoer nauwelijks marktaandeel heeft.

Het nijpendst zijn opgaven voor een groeiende stroom (potentiële) reizigers door ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de reissnelheid achterblijft bij die van de auto. Vaak zijn dat verbindingen waar ook het autoverkeer vastloopt. Voorbeelden:

- Flevoland/Almere – rest Noordvleugel
- Haarlemmermeer/Bollenstreek – rest Noordvleugel.

Omdat verschillende stromen dezelfde (deel)corridors gebruiken hebben we vervolgens vastgesteld op welke corridors en in welke gebieden de grootste opgaven liggen. Soms kun je door maatregelen per corridor of netwerk te clusteren meer verbindingen tegelijk verbeteren.

Ook op netwerkniveau schatten we in welke extra capaciteit nodig is. Gegeven de benutting van delen van het netwerk en de groei op bepaalde relaties (door ruimtelijke ontwikkelingen en door beter openbaar vervoer) kun je per corridor vaststellen of de capaciteit voldoet en of een uitbreiding dan wel systemsprong nodig is. Daarbij wegen uiteraard ook de ruimtelijke ambities in de stadsregio mee. Als het regionaal openbaar vervoer een visitekaartje voor de metropool moet zijn, dan moeten belangrijke verbindingen en knooppunten meer uitstraling krijgen. Een systemsprong krijgt dan niet

alleen een functionele waarde voor het openbaar vervoer, maar ook een signalerende waarde: het biedt kansen voor gebiedsontwikkeling.

Capaciteitsproblemen uiteten zich niet alleen in overvolle treinen, metro's, trams en bussen, maar ook in onbetrouwbare dienstregelingen en slecht functionerende knooppunten. Bij dat laatste gaat het om ontbreken actuele reisinformatie, slecht afgestemde dienstregelingen, ontbreken voor- en natransportvoorzieningen en slecht ingerichte OV-knooppunten. Dit heeft mede te maken met de opsplitsing van taken en verantwoordelijkheden. De gehele keten is daardoor van niemand.

Door capaciteitsproblemen duurt het in- en uitstappen duurt langer, worden aansluitingen te vaak niet gehaald en kleine incidenten kunnen de dienstregeling al fors verstoren. Verbindingen waarvan we met zekerheid kunnen vaststellen dat ze te maken krijgen met te weinig capaciteit:

- spoorcorridor Schiphol – Amsterdam – Almere
- spoorcorridor 't Gooi – Amsterdam Centraal/Amsterdam Zuid
- spoorcorridor Zaanstad – Amsterdam Sloterdijk
- westtak spoor Amsterdam
- metro-ringlijn en sneltram Amstelveen
- metro-oostbuis (vanwege strengere eisen aan tunnelveiligheid)
- buscorridor Waterland – Amsterdam
- delen Zuidtangent
- delen tramnet.

Daarnaast zijn er knooppunten die door de te verwachten verdere groei te maken zullen krijgen met overbelasting.

Op vrijwel al deze corridors spelen ook kwaliteitsproblemen en zijn gecombineerde oplossingen nodig voor zowel meer kwaliteit als meer capaciteit.

Uit de gemaakte kwantitatieve analyse komen de meeste opgaven duidelijk naar voren. Dat is niet het geval bij ontwikkelingen die nog niet (voldoende) zijn verwerkt in de basisprognoses voor 2020:

1. verdere groei van Schiphol met de eventuele aanleg van de 2e terminal in het noordwesten van het Schiphol-areaal
2. verdere groei van Almere na 2020
3. 50.000 woningen in Amsterdam tussen 2010 en 2020, grotendeels in stedelijk gebied.

Ook uit 'Noordvleugel 2040' kunnen extra woningbouwopgaven voortvloeien. Verder kan het nodig zijn om woningbouwopgaven die planologisch onmogelijk of onhaalbaar blijken op andere plekken te plannen. De ontsluiting door goed of met beperkte ingrepen te verbeteren openbaar vervoer moet dan zwaar wegen.

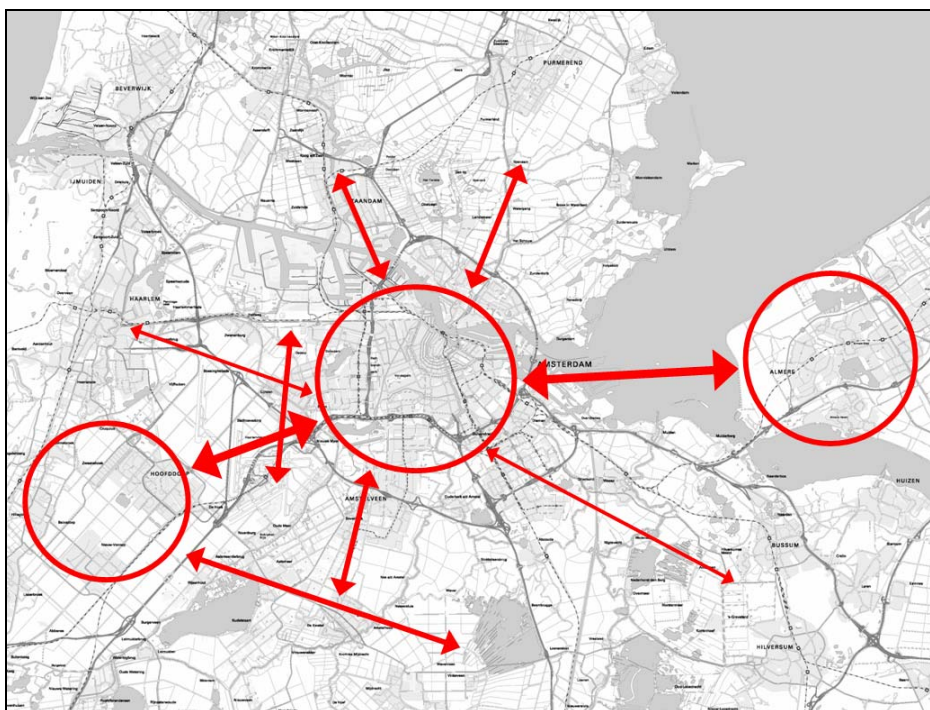
Daarnaast zijn er bijzondere opgaven die buiten beeld blijven omdat ze in de wat grovere gebiedsindeling onvoldoende naar voren komen. Bijvoorbeeld de ontsluiting van kleinere bedrijventerreinen. Hoewel het per terrein niet om grote aantallen werknemers gaat, is de optelsom van al die mensen wel groot. Vanwege loopafstanden naar haltes, ploegdiensten en lage dichtheden moeten we hiervoor oplossingen op maat zoeken.

Verder zijn er problemen rond externe veiligheid, tunnelveiligheid en hinder voor omwonenden door bijvoorbeeld goederentreinen. Ook het vinden van ruimte voor het opstellen en onderhouden van treinen vormt een groeiend probleem. Ook hiervoor is maatwerk vereist.

Conclusie is dat er opgaven liggen voor het hele netwerk. Oplossingen voor alleen bepaalde verbindingen schieten tekort. Oplossingen voor het ene probleem kunnen ook andere problemen helpen oplossen. Soms kan de ene oplossing een andere oplossing in de weg staan. Dat vraagt een netwerkbrede afweging van oplossingen waarbij de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen de prioriteiten sturen.

Samenvattend moeten de te nemen maatregelen zich richten op verbeteringen de volgende corridors

- Amsterdam West/Badhoevedorp – Amsterdam Centrum
- Nieuw Vennep – Hoofddorp – Schiphol
- Ronde Venen/Uithoorn – Amsterdam Centrum
- Duin/Bollenstreek – Schiphol - Amsterdam
- Gooistreek Noord – Amsterdam Centrum/Amsterdam Zuid
- Lelystad - Almere – Amsterdam Centrum/Zuid
- Alphen aan den Rijn – Schiphol
- Alkmaar – Krommenie – Amsterdam Centrum/Zuid
- Zaandam – Amsterdam Zuid/Centrum (incl. Noordelijke IJ-oever)
- Zuid Kennemerland (Haarlem) – Amsterdam Zuid/Schiphol/Bijlmer
- N201 (Kennemerland – Hoofddorp/Schiphol – Uithoorn/Ronde Venen – Hilversum)
- Intern Amsterdam divers
- Amstelveen – Amsterdam
- Amsterdam West - Schiphol
- Waterland – Amsterdam Centrum/Schiphol



Overzicht netwerkopgaven

3.3 Randvoorwaarden

Voldoende financiële ruimte

De eerste basale voorwaarde is dat de Stadsregio en de regionale partners voldoende geld hebben of krijgen om zowel de investeringen als de exploitatie te kunnen betalen. Anders dan veel andere stedelijke regio's in Europa kunnen de Nederlandse stadsregio's geen regionale belasting heffen. De Stadsregio Amsterdam is dus grotendeels afhankelijk van het Rijk. Hoewel het kabinet de komende jaren gaat voor 5 procent groei per jaar van het treinvervoer en 2,1 procent van het regionaal openbaar vervoer, gaat de Brede Doeluitkering (BDU) niet omhoog. De BDU is een belangrijke geldbron voor het regionaal openbaar vervoer. Daarnaast zijn er rijksmiddelen nodig voor het regionale spoorvervoer. Als het Rijk niet meer geld beschikbaar stelt en de Stadsregio en haar partners geen eigen financiële middelen kunnen vergaren, dan moeten we onze ambities naar beneden bijstellen.

Ruimtelijk beleid

De tweede essentiële voorwaarde is dat het ruimtelijk beleid van alle gemeentelijke en provinciale overheden in de regio inspeelt op het versterken van het openbaar vervoer. Dat kan door intensieve functies zoveel mogelijk te concentreren rond knooppunten van openbaar vervoer. En door ruimte te reserveren voor zowel een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer (vrije banen, voorrang op kruisingen) als hoogwaardige overstappunten. Zonder gericht locatie- en ruimtelijk inrichtingsbeleid van gemeenten kan het openbaar vervoer niet de prestaties leveren die deze OV-visie nastreeft. Alle ruimtelijke plannen in de regio zouden in een zo vroeg mogelijk stadium getoetst moeten worden op een goede en tijdige OV-bereikbaarheid.

Aanvullend beleid

Hoewel het openbaar vervoer niet alleen een alternatief is voor de auto, bepaalt het beleid rond de auto grotendeels de kansen van het openbaar vervoer. Kiezen voor een sterker openbaar vervoer vergt ook de moed om de ruimte voor de auto in te perken op plekken waar dat nodig is voor de leefbaarheid, veiligheid of kwaliteit van de openbare ruimte. Zonder parkeernormen of parkeertarieven in gebieden met hoogwaardige tram- en buslijnen komt de potentie van het openbaar vervoer onvoldoende uit de verf. Ook 'anders betalen voor mobiliteit' (kilometerbeprijzing) vergroot de kansen van het openbaar vervoer.

Sociale functie

Een sterker regionaal openbaar vervoer mag de sociale functie van het openbaar vervoer (voor mensen die geen auto kunnen of mogen rijden) niet onder druk zetten. Deze sociale functie kan door hoogwaardiger voorzieningen en betere dienstverlening meeprofiteren van verbeteringen voor het versterken van de Metropool Amsterdam. Het mag niet zo zijn dat zulke investeringen ten koste gaan van de basisvoorzieningen (zoals verwoord in de OV-visie 2003, zie bijlage 3).

4. KANSRIJKE OPLOSSINGEN

4.1 Oplossingen op netwerkniveau

Met de drie kwaliteitsklassen die samen het regionaal openbaar vervoer vormen (hoofdstuk 2) en de opgaven en voorwaarden (hoofdstuk 3) geven we aan hoe we het netwerk moeten verbeteren om de ambitie waar te maken. Uitgangspunt is dat zowel kwaliteit als capaciteit moeten voldoen aan deze principes:

- Grote stromen reizigers tussen de belangrijkste kernen over afstanden tot 40 kilometer en binnen de hoogstedelijke gebieden reizen zoveel mogelijk met klasse A. Voor zware regionale stromen ligt het accent op de Amsterdamse RegioTrein (langere afstanden tussen de stations). Voor de zware regionale stromen binnen hoogstedelijk gebied ligt het accent op de metro (kortere afstanden tussen de stations). Voor het overlappende deel van de vervoermarkt vullen trein en metro elkaar aan.
- Middelgrote stromen reizigers tussen kleinere kernen en deelgebieden binnen de stedelijke regio met wat lagere dichtheden reizen zoveel mogelijk met klasse B. Hier ligt het accent op de hoogwaardige tram voor regionale verplaatsingen in dichter bebouwd stedelijk gebied en op de hoogwaardige bus voor regionale verplaatsingen in dunner bebouwd gebied.
- Voor de overige verplaatsingen met kortere afstanden (tot 5 à 10 kilometer) kunnen reizigers de tram (in dichter bevolkt gebied) en de bus (in dunner bevolkt gebied) pakken. Uiteraard zijn er ook combinaties mogelijk vanaf knooppunten.

De regionale trein blijft het regionaal openbaar vervoer dragen. De landelijke NS-Sprinters worden stap voor stap omgevormd tot een herkenbaar concept met Amsterdamse Regio Treinen (ART) dat los staat van de nationale Intercity's. Naast de regionale trein dragen de metrolijnen het regionaal openbaar vervoer. Regiotrein en metro vullen elkaar aan en moeten zo min mogelijk parallel rijden.

De hoogwaardige trams en bussen vullen op hun beurt de treinen en metro's aan. De fijnmazige trams en bussen (niet op de kaart) vormen de haarvaten van het openbaar vervoer. De fijnmazigheid van nu moet zoveel mogelijk in tact blijven. Mensen moeten zoveel mogelijk rechtstreeks of met maximaal één overstap kunnen reizen van de belangrijkste herkomst- naar bestemmingsgebieden. De afweging per corridor voor ART en metro of hoogwaardige tram en bus hangt af van de vervoervraag, het gebied (o.a. inpassingsmogelijkheden), de infrastructuur, de afstand tussen herkomst en bestemming, het draagvlak en het geld.

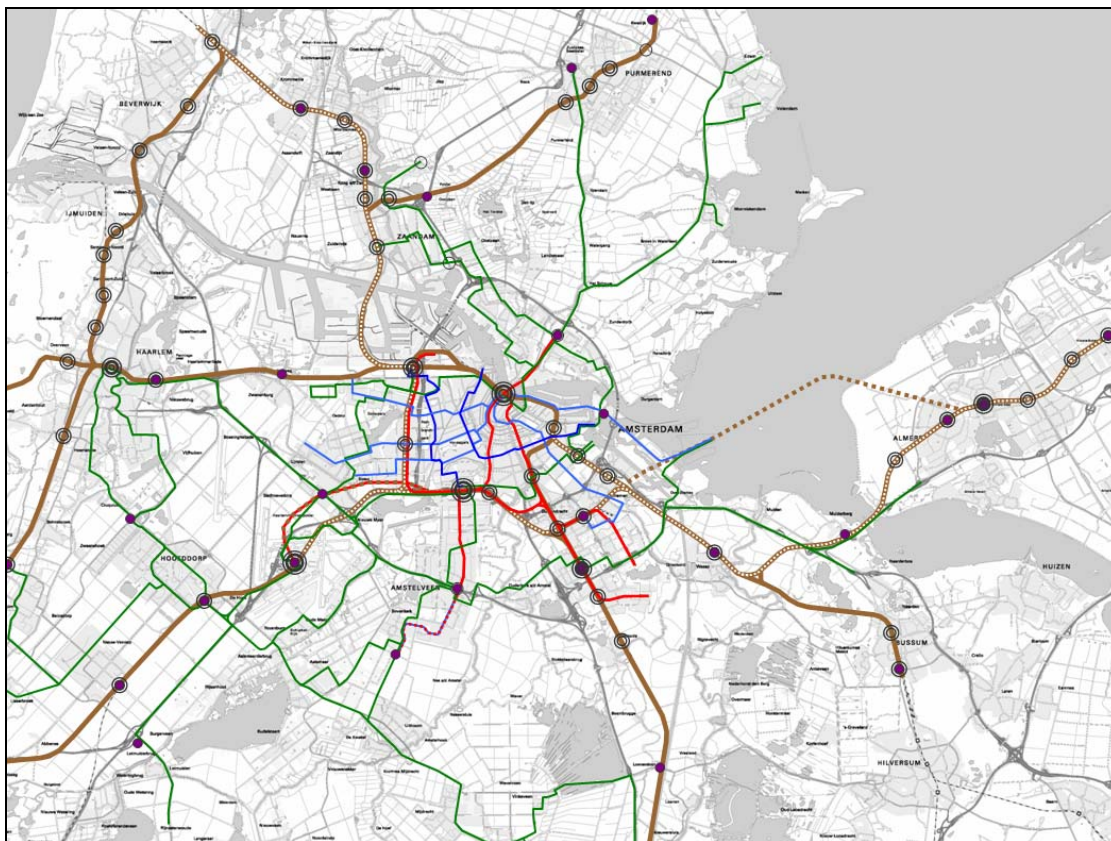
De knooppunten vormen de scharnierpunten binnen en tussen de drie kwaliteitsklassen. Ze zijn onderverdeeld in drie categorieën:

A-knopen: grootstedelijke knopen met veel herkomst- en bestemmingsverkeer en veel overstappers tussen (inter)nationaal, regionaal en lokaal openbaar vervoer.

B-knopen: stedelijke hoofdknopen met veel herkomst- en bestemmingsverkeer en/of veel overstappers tussen (inter)nationaal, regionaal en lokaal openbaar vervoer plus een flink aandeel ketenreizigers, die ook de fiets of de auto gebruiken.

C-knopen: knooppunten zonder veel herkomst- en bestemmingsverkeer die vanuit de overstapmogelijkheden die ze bieden belangrijk zijn voor het regionaal openbaar vervoer.

De vervoersverbindingen en knooppunten samen vormen het regionaal OV-netwerk voor over 15 tot 20 jaar. Dat is geen 'blauwdruk'. Want er zijn nog veel onzekerheden. Het geeft wel de richting aan en helpt bij het toetsen van projectuitwerkingen. Die toets is dan niet of het project precies past in het eindbeeld, maar of de functionaliteit en het karakter daaraan bijdragen.



Wensbeeld Regionaal Openbaar Vervoer 2020-2030²

Het 'wensbeeld' voor de kwaliteitsklassen A en B dat voortvloeit uit de ambities en opgaven is hierboven is weergegeven. In de navolgende paragrafen staat welke netwerkmaatregelen (per deelgebied) nodig zijn om dit wensbeeld mogelijk te maken.

4.2 Klasse A: Amsterdamse Regio Trein en metro

Voor klasse A is het netwerk qua structuur in de huidige situatie redelijk compleet. Met uitzondering van Amstelveen zijn alle grote kernen met meer dan 50.000 inwoners aangesloten op het spoor. De grootste opgaven zitten hier in de capaciteit die nodig is om de gevraagde kwaliteit te kunnen leveren. Daarnaast moeten grootschalige toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen goed worden aangetakt op de ruggengraat van het regionale netwerk.

Noodzakelijke ingrepen tot 2020

² Een legenda voor de kaarten is opgenomen in bijlage 4.

De belangrijkste ingrepen voor klasse A moeten hogere frequenties van zowel Intercity's als Amsterdamse Regio Treinen (nu: NS Sprinters / sneltreinen) mogelijk maken. Dat betekent gedeeltelijke en op sommige trajecten volledige viersporigheid voor een betrouwbare, hoogfrequente en regelmatige treindienst.

Alleen het trajecten Utrecht – Amsterdam (Bijlmer) is nu volledig viersporig. Juist op deze corridor zijn aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen nog goed mogelijk. Op alle andere spoortrajecten zijn ingrepen nodig. Op het traject Schiphol – Zuidas – Weesp – Almere is dat het meest urgent, vooral met het oog op de Hanzelijn (Lelystad – Zwolle) die in 2013 in dienst komt. Op de kortere termijn kan gedeeltelijke viersporigheid (bijvoorbeeld met inhaalsporen ter hoogte van stations en op strategische punten) capaciteitsproblemen oplossen. Rond 2020 is volledige viersporigheid nodig op het traject Schiphol – Almere om de reizigersgroei op te vangen. Op de Zaanlijn kan gedeeltelijke viersporigheid voorlopig soelaas bieden, maar tussen 2020 en 2030 moet er een viersporige Hemtunnel komen om de groei en kwaliteit waar te maken. Dit alles vergt aanzienlijke investeringen. Soms heeft het Rijk deze opgaven al onderkend of financieel gedekt; soms moet dat nog gebeuren.

Ook het metronet is met de Noord/Zuidlijn qua structuur redelijk compleet. Maar ook voor de metro zijn ingrepen nodig om hem frequenter en betrouwbaarder te maken. Vooral de Amstelveenlijn (nu klasse B) voldoet door de mix van metro, sneltram en tram onvoldoende aan eisen van capaciteit, kwaliteit en betrouwbaarheid. Ombouw van (een deel van) het tracé tot metrokwaliteit is de noodzakelijke oplossing, zodat de Noord/Zuidlijn met metrokwaliteit kan doorrijden naar Amstelveen Stadshart. Verder maakt deze verlenging een hoogwaardiger centraal knooppunt in Amstelveen Stadshart mogelijk. Bovendien ontvlecht deze oplossing het metronet. Dat biedt voordelen voor de kwaliteit, capaciteit en betrouwbaarheid van het hele metrosysteem.

Maatregelen ART en Metro tot 2020

Ingrepen voor meer capaciteit spoor

- Herstelplan spoor
- Schiphol – Amsterdam Zuidas – Almere – Lelystad (*No regret SAAL*)
- Oosttak (Diemen – Muiderpoort)
- Uitgeest – Zaanstad – Sloterdijk
- Hoorn – Purmerend – Sloterdijk

Ingrepen spoor lange termijn

- Structurele maatregelen Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad

Nieuwe ART-stations

- Halfweg-Zwanenburg
- Nader aan te vullen

Benutting metro

- Opwaarderen metronet Amsterdam door waar nodig te ontvlechten

Uitbreiding metro

- Verlengen Noord/Zuidlijn naar Amstelveen Centrum door ombouw Amstelveenlijn

Wenselijke aanpassingen op langere termijn (na 2020)

Verdere toevoegingen aan klasse A hangen af van de ruimtelijke ontwikkelingen na 2020, zoals de groei van Almere en Schiphol. In het oosten gaat het met de schaa sprong van Almere dan om de corridor Almere Centrum – Almere Pampus – IJburg – Amsterdam Zuid. Vanwege de afstand en het open gebied tussen Almere en Amsterdam ligt uitbreiding van het ART-netwerk meer voor de hand dan uitbreiding van de metro. In het westen gaat het om de 2^e terminal van Schiphol en een railverbinding van Amsterdam Zuid of West naar Schiphol Centrum en eventueel Hoofddorp met ART of metro in de vorm van een doorgetrokken Noord/zuidlijn langs het A4-tracé (CASH). Met minder vergaande ontwikkelingen zijn hier ook oplossingen met klasse B (hoogwaardige tram of bus) mogelijk.

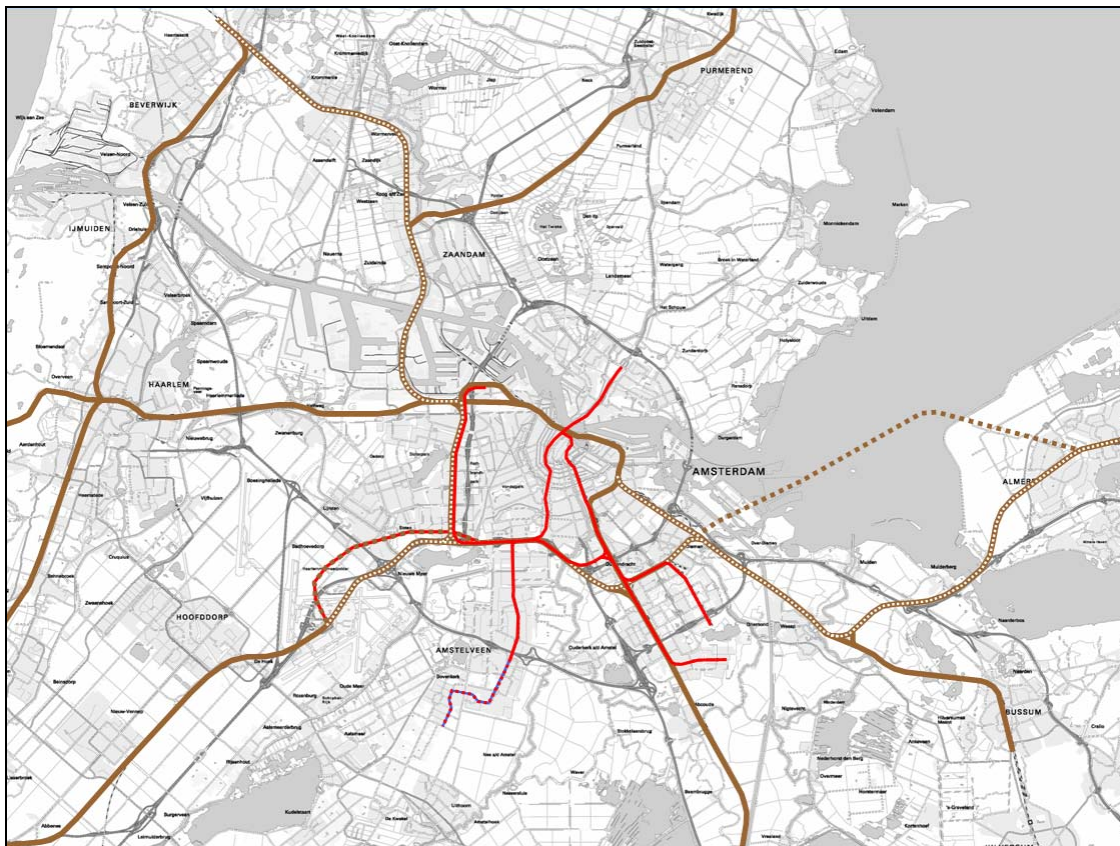
Maatregelen ART en Metro na 2020

1. **ART, verlenging/aftakking Noord/Zuidlijn (vanaf Zuidas) of Oost/Westlijn (vanaf Lelylaan) naar 2e terminal Schiphol**
Voorwaarde: voldoende passagiers 2e terminal en intensief ruimtelijk programma
2. **ART (IJmeerlijn) Amsterdam Zuid/Zuidoost – IJburg – Pampus – Almere Centraal**
Voorwaarde: meer dan 30.000 woningen, waarvan deel in het IJmeer.

Binnen de Amsterdamse agglomeratie zijn er uitbreidingen van de metro aan de orde geweest. Hieronder de overwegingen om die wel of niet op de agenda te zetten:

- Een **tweede metrolijn naar Amsterdam Noord** als verlenging van de ringlijn (Isolatorweg) naar het Noord/Zuidlijnstation van Hasseltweg of als aftakking van de **Noord/Zuidlijn naar Zaanstad** is alleen aan de orde met grote ruimtelijke transformaties langs de IJ-oever s. Gezien de hindercontouren van havenactiviteiten lijkt hiervan vóór 2030 geen sprake. Aangezien zo'n oplossing geen reëel alternatief biedt voor de spoorcapaciteitsproblemen tussen Zaanstad en Amsterdam kan deze optie los gezien worden van de wel noodzakelijke spoorinvesteringen.
- Een **Oost/Westlijn** tussen de westelijke tuinsteden en Amsterdam centrum is vanuit netwerkopbouw en omvang van de westelijke stadslob een optie, maar mist een duidelijk eindpunt zolang er geen zekerheid is over de 2e terminal op Schiphol. Verder is het tracé in de binnenstad duur en vervangt deze metrolijn gezien de ruimtelijke structuur maar één tramlijn.
- Het **sluiten van de 'kleine metroring'** tussen de Isolatorweg en Amsterdam Centraal is vanuit het oorspronkelijke netwerkprincipe te rechtvaardigen. Maar deze ontbrekende schakel is ook duur (vooral de aansluiting op Amsterdam Centraal) en biedt met twee nieuwe metrostations parallel aan de frequente ART-corridor Sloterdijk – Amsterdam Centraal weinig meerwaarde.
- Een eventuele **metrolijn naar Purmerend** ligt gezien de omvang van de reizigersstroom, de dichtheid en het karakter van het gebied en de hoge kosten niet voor de hand. Dat zou alleen anders komen te liggen wanneer er nog een forse verstedelijking plaatsvindt in dit gebied. Een voorwaarde zou daarbij ook zijn dat er ook een zekere mate van tegenstroom noodzakelijk is om tot een gezonde exploitatie te komen.
- **Verlenging van de Geinlijn** naar Weesp betekent voor een deel van de treinreizigers uit 't Gooi en Flevoland en voor de inwoners van Weesp een extra aansluiting op het werkgebied in Amsterdam Zuidoost. Vanwege de technisch ingewikkelde passages van 't Gein, het Amsterdam-Rijnkanaal, het oude centrum van Weesp en de Vecht liggen de bouwkosten hoog, wat niet opweegt tegen het

voordeel voor een beperkt aantal reizigers.



Wensbeeld ART en Metro 2020-2030

4.3 Klasse B: hoogwaardige tram en bus

Anders dan het ART- en metronet is het regionaal netwerk van klasse B nog verre van compleet. Voor het grootste deel van het regionaal netwerk bestaat er geen goede laag tussen ART en metro (klasse A) en het ontsluitende net (klasse C): behalve de Zuidtangent, Waterlandlijnen, IJtram en sneltram naar Amstelveen haalt geen enkele andere tram- en buslijn de benodigde kwaliteit en capaciteit. Vooral in klasse B van het regionaal openbaar vervoer is dus een kwaliteitssprong nodig.

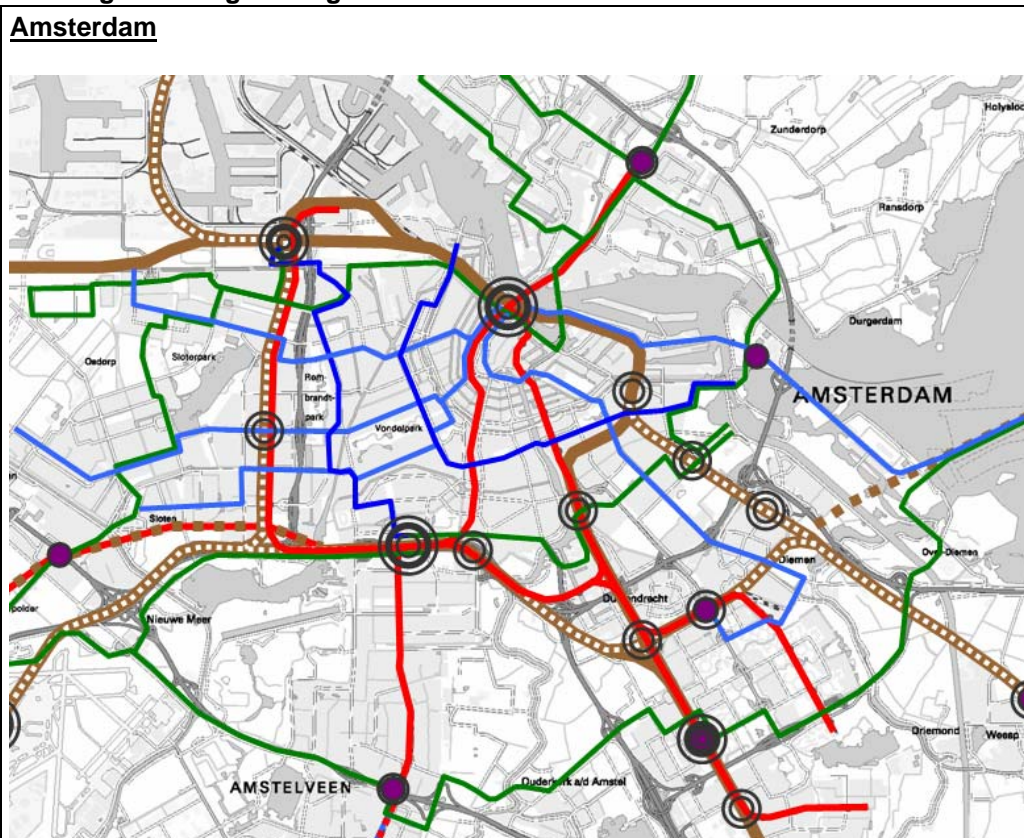
Noodzakelijke ingrepen tot 2020

Vanwege het rudimentaire openbaar vervoer in klasse B moet er op talloze plekken in het netwerk wat verbeteren. Dat is de hoofdopgave voor de Stadsregio. We onderscheiden drie categorieën:

- I. Projecten met investeringen in de infrastructuur tot 5 miljoen euro en exploitatiemaatregelen die zichzelf deels terugverdienen. Voorbeelden zijn aanpassingen om tram- en buslijnen van klasse C op de kwaliteit van klasse B te brengen.
- II. Projecten met investeringen in de infrastructuur van 5 tot 20 miljoen euro in de vorm van passeerstroken, aanpassing haltes, verkeersregelininstallaties en dergelijke.
- III. Projecten met investeringen in de infrastructuur boven de 20 miljoen euro in de vorm van vrije banen, kruisingsvrije oversteken, nieuwe tracés (verlengingen of kortsluittracés).

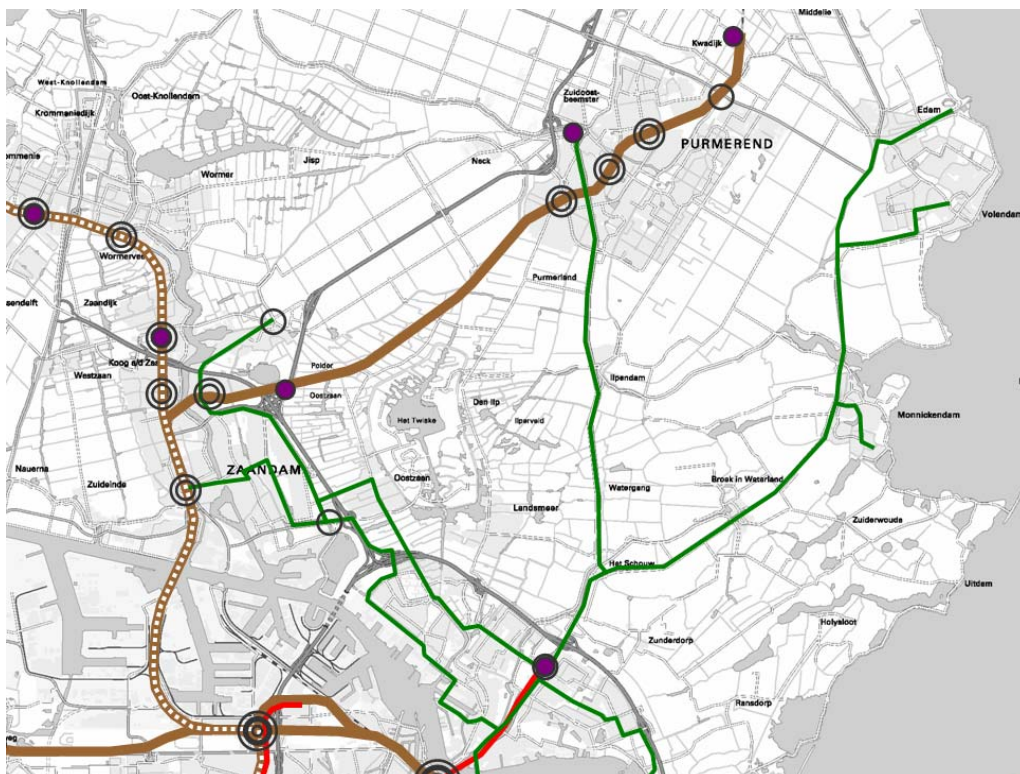
Maatregelen hoogwaardige tram en bus tot 2020

Amsterdam



<p>kleine projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanpassen tracé HOV-bus Zuidas - Amstel Businesspark – Science Park • aanpassen tracé HOV-bus Geuzenveld – Amsterdam Centraal
<p>middelgrote projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • opwaarderen verbindende tramlijnen Amsterdam-West – Amsterdam Centrum • opwaarderen ringtramlijn • opwaarderen bus naar HOV-tramkwaliteit (Zuidas – Amsterdam-West) • opwaarderen HOV-tramlijn Diemen – Amsterdam Centrum en verleggen eindpunt naar station Diemen Zuid
<p>grotere projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanleggen Westtangent (HOV-bus) Sloterdijk – Schiphol

Noord



kleine projecten

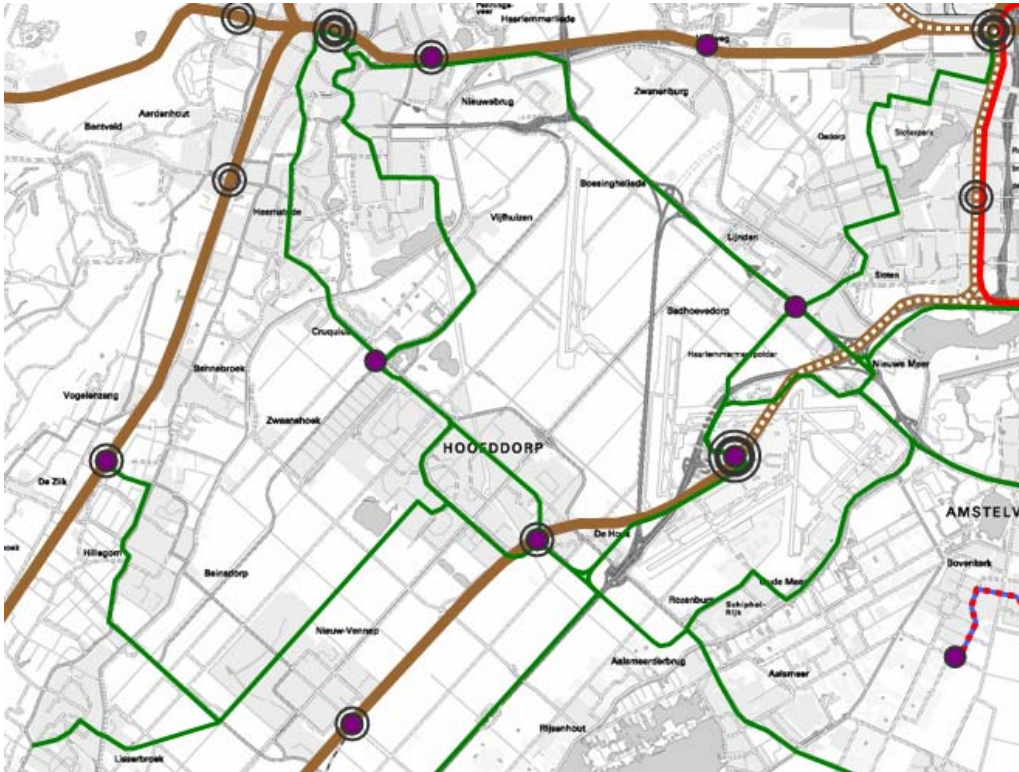
- aanpassen lokale routes Edam-Volendam en Purmerend

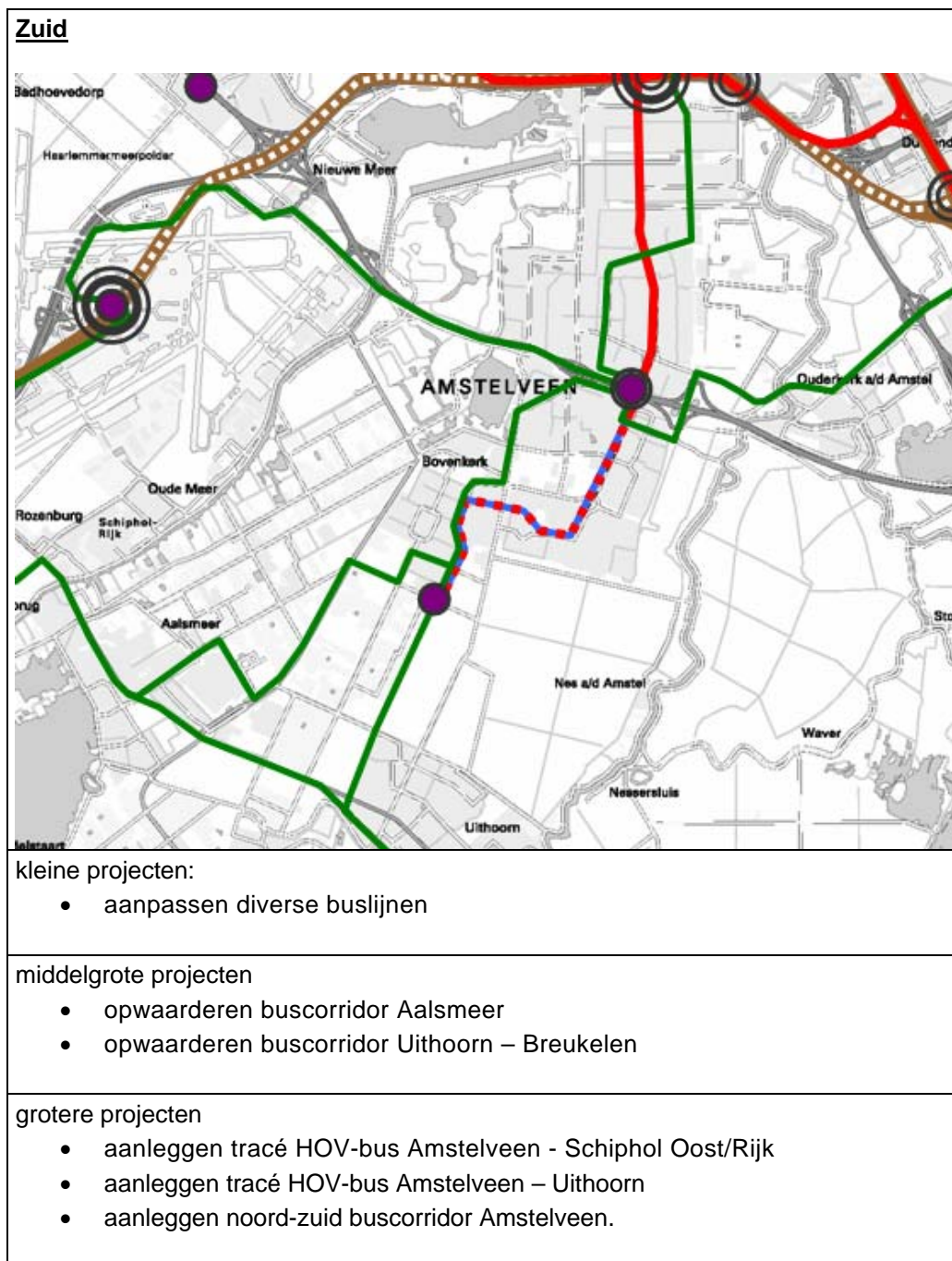
middelgrote projecten

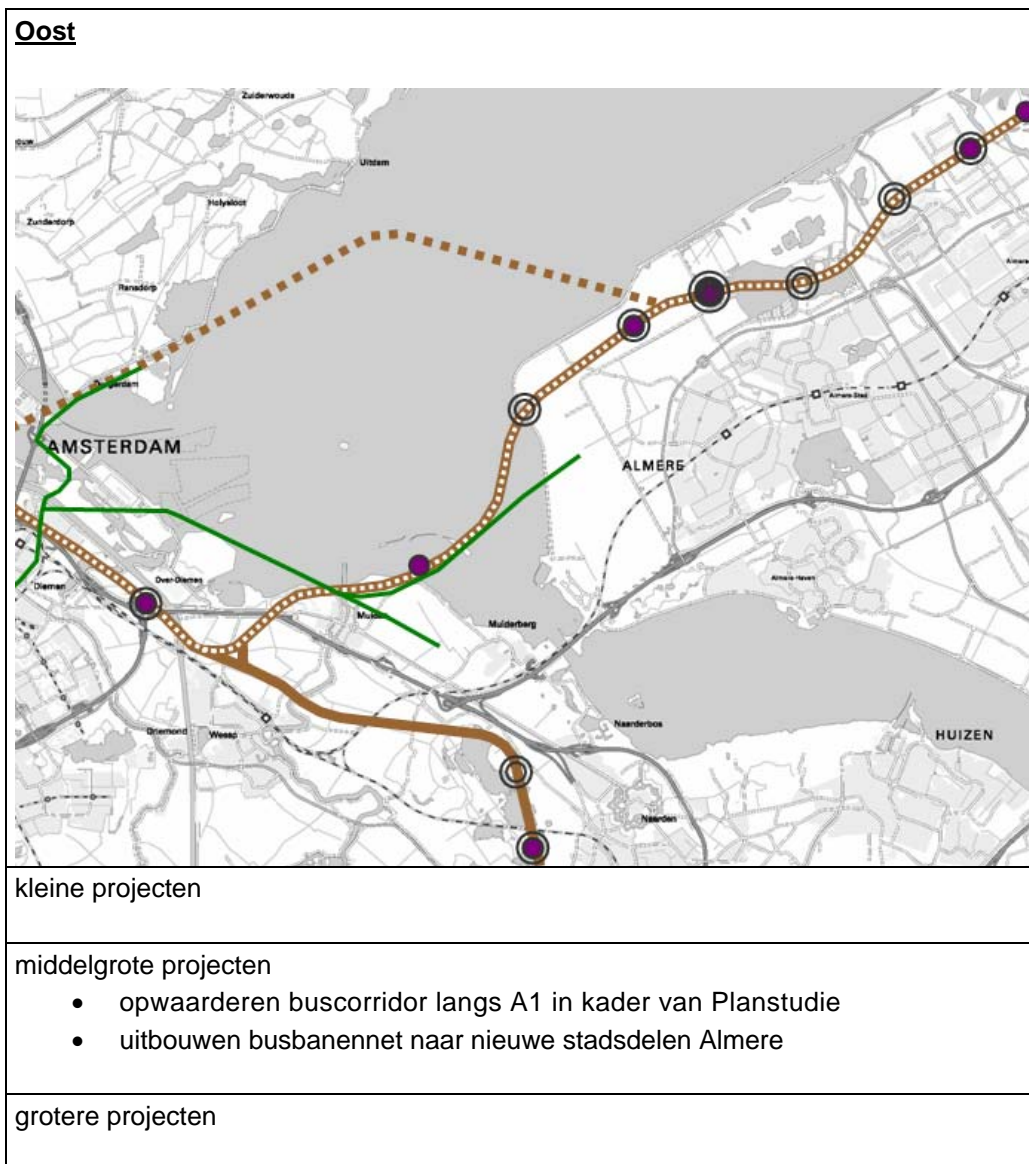
- opwaarderen Waterlandlijnen op kertracé

grotere projecten

- aanleggen Zaan-tangent (HOV-bus) Zaanstad Oost – Noordelijke IJ-oever – Centraal station
- aanleggen / opwaarderen Noord-tangent (HOV-bus) Zaanstad Oost – Amsterdam Noord – Buikslotermeerplein – Zeeburgereiland – Amsterdam Oost

West

<p>kleine projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanpassen diverse tram- en buslijnen
<p>middelgrote projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • aansluiten nieuwe woonlocaties • aansluiten Werkstad A4 • aanleggen tracé HOV-bus Schiphol Oost/Rijk
<p>grotere projecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanleggen gedeeltelijk paralleltracé Zuidtangent via Hoofddorp Centrum • aanleggen Westtangent (HOV-bus) Sloterdijk – Schiphol (zie ook Amsterdam)





Het zal duidelijk zijn dat al deze projecten niet tegelijkertijd en meteen volledig tot uitvoer kunnen worden gebracht. Vaak is er ook een relatie met ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de grotere infrastructurele projecten beginnen we op een aantal kerntrajecten en voegen we stap voor stap deeltrajecten toe. In de ‘buitengebieden’ kan dat naar analogie van de Zuidtangent die na de oplevering van het kerntraject steeds meer vertakkingen heeft gekregen. Binnen de Amsterdamse agglomeratie kiezen we eenzelfde aanpak voor de tram: met infrastructurele en exploitatieve maatregelen wordt de kwaliteit van één tramlijn bij wijze van proef op het kwaliteitsniveau van klasse B gebracht. Slaagt dat, dan kunnen andere tramlijnen stap voor stap volgen.

Wenselijke aanpassingen op langere termijn (na 2020)

Het is heel goed denkbaar dat er op een aantal groeirelaties op het niveau van klasse B verdere ingrepen nodig zijn na 2020. Zo is denkbaar dat er op hoogwaardige busrelaties draagvlak ontstaat om over te gaan tot ‘vertrammings’. Dit is een ingrijpende verandering waarbij een goede afweging gemaakt moet worden tussen voor- en nadelen. Zo kan het voor het kerntraject van een HOV-bustangent aantrekkelijk zijn om te vertrammen, maar

zal dit voor lijnen die deels gebruik maken van kerntraject betekenen dat dit niet langer kan. Ook exploitatieve gevolgen (het onderhoud van railinfrastructuur is aanzienlijk duurder) moeten worden meegewogen. Tenslotte spelen ruimtelijke afwegingen mee: het inpassen van tramtracés is complexer en minder flexibel dan het inpassen van bustracés.

Op dit moment wordt nog verder uitwerking gegeven aan de doorkijk naar maatregelen en vervolggaven voor de langere termijn.

4.4 Klasse C: fijnmazige tram en bus

Voor dit ontsluitende net komen er twee soorten maatregelen. De eerste is het tijdig ontsluiten van gebieden met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld nieuwe woongebieden in IJburg (fase II) en vanuit de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek én nieuwe werkgebieden zoals Science Park en Werkstad A4. Wanneer dat vanwege de omvang van de ruimtelijke ontwikkeling nodig is of wanneer dat door combinatie van projecten kan heeft klasse B de voorkeur. Anders gelden de ontsluitingsnormen van klasse C. De ontsluiting per openbaar vervoer moet deel uitmaken van de integrale ruimtelijke planvorming.

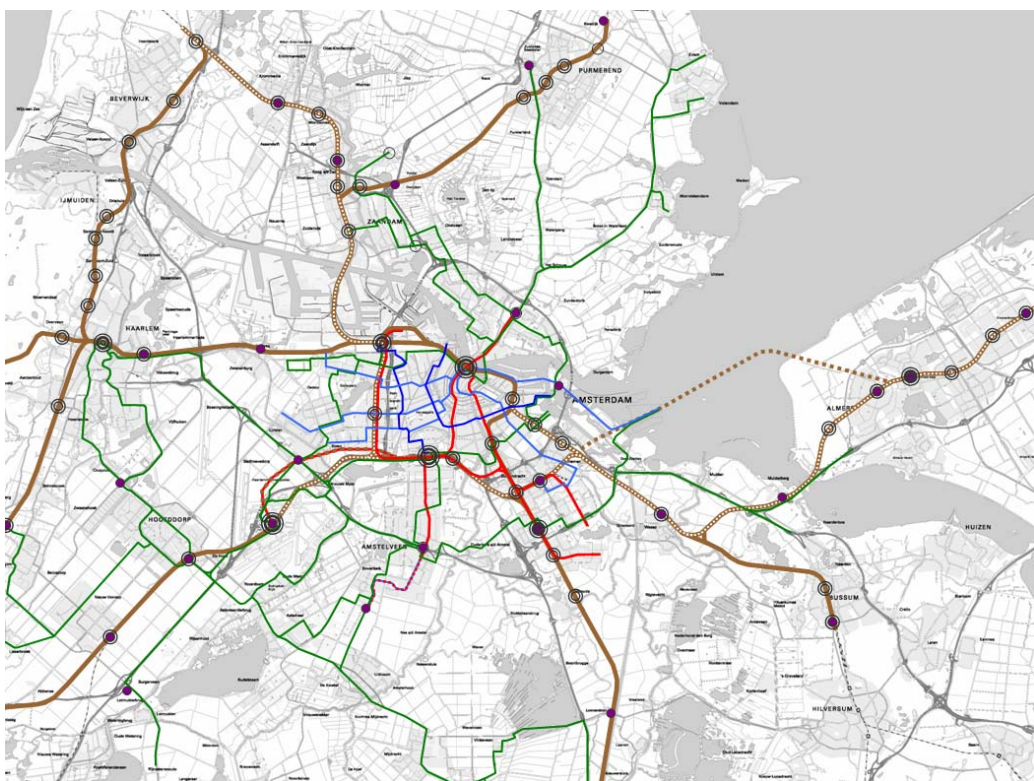
De tweede maatregel is het aanpassen van het netwerk als gevolg van ingrepen in klasse A of B. Voorbeelden zijn aanpassingen van het netwerk door de komst van bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn of een nieuw station. Een voorbeeld hiervan is het aanpassen van het ontsluitend net rond Zuidas (verleggen eindpunten tramlijnen 4 en 16/24). Ook aanpassingen van het ontsluitend net in nieuwe en te transformeren woon- en werkgebieden horen hierbij. In beginsel maken dit soort aanpassingen dan deel uit van de hoofdingreep in klasse A of B of van het stedenbouwkundige plan.

4.5 Knooppunten & P+R

Knooppunten vormen de schakels binnen en tussen de drie kwaliteitsklassen. Ook het opwaarderen van knooppunten vraagt maatregelen. Die variëren van ‘kleine aanpassingen’ tot ‘complete nieuwbouw’.

Knooppunten en P+R tot 2020

Knooppunten en P+R



kleine knooppuntprojecten

- opwaarderen knooppunten

grotere knooppuntprojecten

- Zuidas: ontwikkelen hoogwaardige overstapmachine met trams en bussen naar verschillende richtingen
- HOV Knoop Amstelveen Centrum: combineren station verlengde Noord/Zuidlijn met nieuw busstation

P+R projecten

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| • Amstelveen | • Purmerend/Kwadijk |
| • Flevoland | • Sassenheim |
| • 't Gooi | • Haarlem Spaarnwoude |
| • Amsterdam Noord | • Weesp |
| • Hoofddorp | • Halfweg |

5. MEER NODIG DAN INFRASTRUCTUUR

5.1 Andere maatregelen

Door verbeteringen op verschillende corridors gaat het regionaal openbaar vervoer als geheel beter functioneren. Zo wordt het netwerk betrouwbaarder en robuuster en krijgt het meer samenhang en betere aansluitingen.

Voor modern openbaar vervoer is er meer nodig dan infrastructuur. Afstemming tussen Stadsregio Amsterdam en vervoerbedrijven, afstemming met het (inter)nationaal OV-netwerk, actuele reisinformatie, adequate marketing en aantrekkelijke tarieven. De mens blijft de maat der dingen: reizigers moeten zich op hun gemak voelen in het openbaar vervoer. En de (medewerkers van) vervoerbedrijven moeten zich richten op de reizigers en niet alleen op de opdrachtgever. Het imago van het openbaar vervoer moet sterk verbeteren om de ambitie van deze OV-visie te kunnen waarmaken.

Omdat niet elke doelgroep dezelfde eisen stelt aan het openbaar vervoer moet het meer inspelen op verschillende wensen. De incidentele bezoeker van de stadsregio of toerist wil vooral heldere toegang tot het openbaar vervoer: een begrijpelijk netwerk en simpele tarieven. De woon-werkreiziger wil vooral snel en betrouwbaar openbaar vervoer en actuele reisinformatie als er onderweg onverhoopt iets mis gaat en is – al dan niet via de werkgever – bereid daar wat meer voor te betalen. En de regelmatige sociaal-recreatieve reiziger wil vooral een betaalbaar, comfortabel en veilig alternatief voor de auto. Er is dus een gedifferentieerde marketing-mix nodig voor verschillende doelgroepen. Het is vooral de taak van de vervoerders om daarop in te spelen. De Stadsregio Amsterdam moet daarvoor de voorwaarden scheppen.

5.2 Overstappen

In vergelijking met de auto heeft het openbaar vervoer als nadeel dat je zelden rechtstreeks van deur naar deur reist. Bijna altijd moet je eerst naar een halte of station lopen of fietsen en onderweg overstappen. Met naadloze overstappen op knooppunten kan het overstappgemak zo groot mogelijk worden. Dat kan door de overstap zo kort mogelijk te maken of het wachten zo aangenaam of nuttig mogelijk te maken. Het minimaliseren van de overstaptijd kan met goede aansluitingen en hoge frequenties. Het comfortabel maken van de overstap kan met wachtruimtes, winkels of zelfs kunst.

In paragraaf 4.1 is de categorisering van de knooppunten aangeduid. Bij elk type knooppunt hoort een ambitie ten aanzien van de voorzieningen die minimaal aanwezig moeten zijn;

C-knopen: sociaal veilige looproutes en wachtruimtes, actuele reisinformatie, fietsenstalling.

B-knopen (stedelijk): Voorzieningen C-knopen plus bewaakte fietsenstalling, servicebalie, kiosken.

A-knopen (grootstedelijk): Voorzieningen B-knopen plus overdekte looproutes en wachtruimtes, roltrappen en liften, fietsverhuur, winkels, restaurants en vergaderfaciliteiten.

Op knooppunten telt beleving (design, licht, ruimte, materialen, kunst) steeds zwaarder voor reizigers. Vergelijkbare kwaliteit van knooppunten per klasse A, B en C vergroot de herkenbaarheid van het regionaal openbaar vervoer. Vooral voor toeristen en

zakenreizigers vormen de knooppunten het visitekaartje van het openbaar vervoer en de stadsregio.

OV en fiets

Openbaar vervoer en fiets vullen elkaar aan. Daarom krijgen alle knooppunten voldoende en veilige fietsenstallingen en vaak ook fietsverhuur. Bij de HOV-bus en –tramhaltes moeten ook stallingsfaciliteiten voor de fiets aanwezig zijn om de combinatie fiets-OV aantrekkelijker te maken.

P+R

Hoewel de keten auto en openbaar vervoer nog een beperkt aandeel heeft in de totale mobiliteit, heeft vooral Park and Ride potentie. P+R combineert de voordelen van de auto (voor de deur instappen, zelf vertrektijd kiezen) met de voordelen van het openbaar vervoer (snel de stad in, geen parkeerproblemen). Regelmatige (woon-werk)reizigers zien P+R stations het liefst zo dicht mogelijk bij hun woonplek en in elk geval vóór de dagelijkse files. Voor toeristen en andere incidentele bezoekers moet het aantrekkelijk zijn om nabij de rand van de stad over te stappen op het openbaar vervoer. Voor de automobilist levert P+R tijdwinst en lagere kosten op; voor de stadsregio heeft P+R als voordeel dat de binnenstad beter bereikbaar wordt en de lucht schoner blijft.

Bij sommige grotere P+R terreinen verhogen voorzieningen de aantrekkingskracht: diensten, winkels, televoorzieningen. P+R stations langs de ring kunnen ook fungeren als stadspoort voor toeristische informatie en excursies. Bij de inrichting moet de nadruk liggen op een snelle overstap en veiligheid. Uniforme marketing voor P+R in de stadsregio moet duidelijk maken welk openbaar vervoer, welke extra's en welk tarief automobilisten kunnen verwachten. Voor het optimaal functioneren van P+R is afstemming nodig tussen Stadsregio Amsterdam, vervoerbedrijven, wegbeheerders en gemeenten. Als deelbelangen niet parallel lopen (een gemeente die de vruchten plukt van een P+R terrein is niet altijd dezelfde als de gemeente die er ruimte voor moet maken) kunnen regionale afspraken tot succes leiden, zoals eerder gebleken is bij het BONRoute-programma en recent bij het Actieplan Ketenbenadering.

5.3 Reisinformatie

Betere en actuele informatie vóór en tijdens de reis is een absolute noodzaak. Voor de reiziger moet het daarbij niet uitmaken welke vervoerder het openbaar vervoer verzorgt of voor welke OV-autoriteit dat gebeurt. De mogelijkheden van de informatie- en communicatietechnologie worden steeds groter. Als OV-autoriteiten (Stadsregio, provincies, Rijk) de vervoerders van hun concessies samen prikkelen, dan krijgen reizigers al binnen enkele jaren betere, actuele en samenhangende reisinformatie.

5.4 Marketing

Marketing is een succesfactor in steden en regio's waar het openbaar vervoer de afgelopen jaren is gegroeid. Een voorwaarde is uiteraard een herkenbaar en goed product. Vervolgens is het de kunst om reizigers te verleiden en vast te houden. We onderscheiden we twee stappen:

- keuzereizigers verleiden om (voor het eerst) het openbaar vervoer te gebruiken
- keuzereizigers binden aan het openbaar vervoer.

Uiteraard is er geen sprake van 'dé reiziger' en 'één benadering'. Marketing is maatwerk dat inspeelt op leefstijlen. Het openbaar vervoer als 'standaard voor de massa' moet worden omgevormd tot collectief vervoer met individuele kenmerken. Denk aan extra voorzieningen in de sfeer van ketenvervoer, service onderweg en tarieven op maat. Ook met meer individuele en collectieve abonnementen kun je meer klanten binden.

Met de OV-chipkaart kun je meer inspelen op individuele wensen van mensen. Dat ligt vooral op de weg van de vervoerbedrijven. OV-autoriteiten kunnen wel voorwaarden creëren en stimulansen geven. Zij kunnen het voor de vervoerders aantrekkelijk maken om samen te werken zonder op hun stoel te gaan zitten. Vooral met één huisstijl, de drie kwaliteitsklassen, reisinformatie (één lijnenkaart) en één tariefsysteem is winst te boeken.

5.5 Veiligheid

Sociale veiligheid blijft een thema in het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer kan nog zo snel en comfortabel zijn, als iemand zich niet op z'n gemak voelt in het voertuig of op het perron zal hij het als het even kan niet gebruiken. Camera's blijven een hulpmiddel; menselijk toezicht werkt het best.

Het toezicht kan wel veranderen. Nu ligt het accent vaak op kaart- en toegangscontrole. Met de OV-chipkaart kan dat verschuiven naar service in de voertuigen en op de perrons. Zeker op de grotere knooppunten ontstaat daar een markt voor. De veiligheid blijft onveranderlijk een aandachtspunt, ook met het oog op terrorismedreiging. De eisen aan de inrichting van stations, haltes en voertuigen (overzichtelijkheid, verlichting) blijven hoog.

Controle en verkoop kunnen flexibeler. Wellicht hoeft niet in elke tram een vaste conducteur in een afzonderlijke cabine te zitten. Voor de verkoop van kaartjes in voertuigen – dat nu op drukke trajecten met veel toeristen vaak oponthoud geeft – zijn eenvoudige automaten op drukke haltes een alternatief.

Betalen via internet of per mobiele telefoon wint aan belang. Dat is makkelijker voor de reiziger en kost minder tijd bij het instappen. Uiteraard moeten elk nieuw betaalsysteem bestand zijn tegen zwartrijden. De concessies zullen rekening houden met technologische ontwikkelingen. Dat kan in de vorm van normen waaraan vervoerbedrijven moeten voldoen en prikkels om de klanttevredenheid te vergroten.

Naast sociale veiligheid zijn ook tunnelveiligheid en verkeersveiligheid belangrijke thema's. Scherpere normen en hogere doelen zullen steeds moeten doorwerken in uitwerking van infrastructurele maatregelen.

6. INVESTERINGSSTRATEGIE

6.1 Soorten investeringen

De Noordveugelpartners hebben afspraken gemaakt over de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030, maar over tal van voorwaarden bestaat nog geen zekerheid. Zo is bij de ontwikkeling van Almere nog onzeker in hoeverre in het IJmeer kan worden gebouwd. En de ontwikkeling van Schiphol hangt niet alleen af van planologische besluitvorming, maar ook van wereldwijde ontwikkelingen in de economie en de luchtvaart.

De investeringsstrategie moet dus flexibel genoeg zijn om te kunnen inspelen op nieuwe en veranderende ontwikkelingen. In de opgaven valt al onderscheid te maken naar knelpunten die zich zo goed als zeker voordoen en knelpunten die zich alleen onder bepaalde omstandigheden voordoen.

Deze strategie is dan ook opgebouwd uit drie soorten investeringen:

1. Urgente investeringen op korte termijn: maatregelen die hoe dan ook nodig zijn maar waarbij vervoerteknik, tracé en fasering nog openstaan. Voor deze maatregelen moet ruimte en geld worden gereserveerd.
2. Wenselijke en noodzakelijke maatregelen op langere termijn: het betreft maatregelen die passen bij de kwaliteits- en capaciteitsopgaven in de regio en na 2020 (en voor 2030) aan de orde zijn. Deze investeringen zijn in sommige gevallen nog afhankelijk van nu nog onzekere ruimtelijke programma's ('ja, mits'-investeringen).
3. Maatregelen die niet aan de orde zijn tenzij zich er andere ruimtelijke keuzes worden gemaakt ('nee, tenzij'-investeringen). Het gaat om maatregelen die al eens onderwerp van discussie zijn geweest maar niet 'boven water' hoeven te blijven. Een aantal voorbeelden is beschreven in hoofdstuk 4.

6.2 Prioriteiten

Bij uitwerking van de urgente en gewenste projecten voor regionale infrastructuur, maar te zijner tijd ook voor de 'ja, mits'-projecten moeten er prioriteiten worden gesteld. Grote projecten staan bijna nooit los van elkaar: investeren in de ene lijn kan gevolgen hebben voor de exploitatie van de andere lijn of zelfs het hele regionale net. Een te beperkte kosten-batenafweging kan suboptimale oplossingen of onverwachte vervolgcosten opleveren. Het verdient daarom aanbeveling om investeringen niet alleen per lijn af te wegen, maar voor het hele netwerk.

Bij het stellen van prioriteiten legt de Stadsregio Amsterdam het accent op de bijdrage van de investering aan het metropolitane karakter van het regionaal openbaar vervoer. Criteria:

1. belang herkomst/bestemmingsrelaties voor ruimtelijk-economisch functioneren stadsregio (de bereikbaarheid van de gebieden in een hoogste orde heeft de hoogste prioriteit)
2. aantal bestaande én nieuwe reizigers dat baat heeft van de investering
3. mate waarin de investering reistijd verkort en comfort verbetert
4. mate waarin de investering capaciteitstekort oplost, met name op trajecten waar ook sprake is van capaciteitstekorten in het autosysteem
5. mate waarin de investering bijdraagt aan leefbaarheids- en veiligheidsdoelstellingen

Naast deze criteria (en algemene ambities als frequent, snel, betrouwbaar, veilig en gemakkelijk openbaar vervoer) spelen praktische overwegingen:

1. Samenhang: in hoeverre sluit de investering aan op (andere) ruimtelijke investeringen? Wanneer investeringen aan elkaar zijn gekoppeld kan dat de volgorde bepalen. Prioriteit krijgen investeringen die het regionaal openbaar vervoer aantrekkelijker maken voor automobilisten. Dat geldt vooral in gebieden waar de leefbaarheid en veiligheid door de auto onder druk staan.
2. Fasering: investeringen in infrastructuur kosten vaak veel geld en tijd. Soms kan een eerste stap al een deel van het totale voordeel binnenhalen. Dat kan een overweging zijn om de investering meer prioriteit te geven.
3. De mate waarin de investering de exploitatie van het netwerk verbetert.

Lastig bij het stellen van prioriteiten is de afhankelijkheid van het Rijk. Een aanzienlijk deel van de investeringsopgave van de Noordvleugel ligt op het hoofdrailnet. Daar gaat de Stadsregio Amsterdam niet over. De Stadsregio spant zich in om het Rijk en andere regionale partners mee te krijgen in de in deze visie aangegeven prioriteiten voor beter regionaal openbaar vervoer. Dat gebeurt onder andere via het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel.

Na de consultatieronde zal de nadere prioritering en fasering van maatregelen plaatsvinden.

7. ORGANISATIESTRATEGIE

7.1 Algemeen

De ambitie van deze OV-visie kan niet alleen worden bereikt met de aanleg van infrastructuur. Er zijn ook organisatorische veranderingen nodig om de reiziger betere kwaliteit te bieden. Anders dan de infrastructuur is de organisatiestructuur flexibeler. Het is minder nodig en ook te beperkend om te streven naar de ideale organisatiestructuur voor 2020/2030, als die al bestaat. Dit hoofdstuk presenteert dan ook geen eindbeeld, maar een ontwikkelrichting.

7.2 Tarieven

Deze OV-visie op hoofdlijnen gaat uit van een metropolitaan openbaar vervoer met een optimale samenhang tussen de klassen A, B en C. Uitgangspunten voor de tarieven:

- eenvoudig en helder
- één tarief voor Amsterdamse Regio Trein, metro, tram en bus
- lagere drempel om het openbaar vervoer te gebruiken
- beter imago van het openbaar vervoer
- groei aantal reizigers gespreid over de dag
- middel om reizigers meer te spreiden over de dag
- goedkoper naarmate mensen meer reizen (abonnementen, vastrecht)
- twee keer zoveel abonneementhouders
- financieel-rendabel en het liefst goed voor extra aanbod (hogere frequenties).

Op middellange termijn krijgt de auto een ander tariefsysteem ('anders betalen voor mobiliteit' of kilometerbeprijzing) en het openbaar vervoer een ander kaartstelsel (OV-chipkaart). Nu kennen de autokosten relatief hoge vaste lasten (aanschaf, Belasting van personenauto's en motorrijwielen BPM, motorrijtuigenbelasting MRB) en relatief lage variabele kosten (brandstof). Voor een auto uit de middenklasse ligt de verhouding op 75 procent vast en 25 procent variabel. De kosten van het openbaar vervoer zijn voor reizigers zonder abonnement variabel en hangen dus af van het aantal kilometers.

Door de grote verschillen in kostenstructuur voor auto en openbaar vervoer is het voor mensen die beschikken over een auto financieel aantrekkelijker om die auto zoveel mogelijk te gebruiken. Incidenteel gebruik van het openbaar vervoer wordt dan als duur ervaren. Veel gebruik van het openbaar vervoer is per kilometer relatief goedkoop en wordt vaak deels vergoed door werkgevers.

Met de kilometerbeprijzing naar plaats en tijd (en afschaffing van de BPM en MRB) rond 2015 wordt de verhouding tussen vaste en variabele autokosten evenwichtiger. Dan wordt het financieel al minder aantrekkelijk om voor elke verplaatsing automatisch te kiezen voor de auto. Met het kilometertarief van de OV-chipkaart groeien de kostenstructuren van auto en openbaar vervoer naar elkaar toe en kan de keuzereiziger de kosten makkelijker vergelijken. Door deze beprijzing van het autogebruik wordt verwacht dat er meer vraag naar het openbaar vervoer zal zijn.

Met het oog op een laagdrempelig kaart- en tariefsysteem is er veel voor te zeggen om het gebruik van vastrechtkaarten te stimuleren. Dat past ook goed bij het collectieve karakter van het openbaar vervoer. Als veel mensen voor een vaste prijs beschikken over een

abonnement en een lager of nultarief betalen voor hun kilometers, dan wordt het openbaar vervoer al snel de voordeligste keus (zoals nu de auto). Het scherpe tarief stimuleert dan het openbaar vervoer als vanzelfsprekend onderdeel van een metropolitane leefstijl.

Bijkomend voordeel van vastrechtkaarten is de vaste inkomstenbron voor vervoerbedrijven. Ook werkgevers worden zo gestimuleerd om vastrechtkaarten te kopen voor hun werknemers. Deze zogenoemde 'derde betalers' blijken in Vlaanderen een succes. In de Amsterdamse stadsregio experimenteert Verkeer.advies daar al mee samen met bedrijven op de Zuidas ('Destination Work') en Schiphol ('Schiphol Forenzenpas').

De ambitie is om in de periode tot 2020/2030 tenminste 40 procent van de inwoners over een regionaal OV-abonnement te laten beschikken, waardoor het OV-gebruik voor meer mensen een aantrekkelijke optie wordt.

7.3 Reisinformatie

De hoofdtaken op het gebied van reisinformatie liggen bij de vervoerbedrijven en dat moet zo blijven. OV-autoriteiten scheppen kader voor een goede uitwisseling van gegevens. Tot 2012 werkt de Stadsregio Amsterdam samen met de provincies Flevoland en Noord-Holland aan een dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS). Na proeven in Alkmaar wordt dit systeem (met een standaard voor informatie-uitwisseling en een standaardtaal zodat het niet is gebonden aan één fabrikant of vervoerder) ingevoerd in de hele stadsregio. In 2012 ziet 95 procent van de reizigers dan dynamische (ook wel: actuele) reisinformatie op de halte. Al in de bus, tram of metro (en later de RegioTrein) moet voor knooppunten te zien zijn hoe laat en op welk perron het aansluitende openbaar vervoer vertrekt. De zekerheid dat je je aansluiting haalt maakt het overstappen comfortabeler.

Na 2010 krijgen reizigers steeds meer actuele informatie onderweg via mobiele media, is de verwachting. De informatie-standaardisering voor het DRIS kan dan verdere vruchten afwerpen. Ook commerciële aanbieders zullen brood zien in actuele reisinformatie. Over niet al te lange tijd komen er TomTom-achtige systemen op de markt in de vorm van een *personal mobility assistant*. Elke reiziger kan daarmee onderweg zoeken naar de dan handigste reismogelijkheden. Ook hiervoor is een voorwaarde dat alle actuele reisinformatie beschikbaar én uitwisselbaar is.

7.4 Marketing

Ook marketing is vooral een taak van de vervoerders: zij onderhouden de contacten met hun reizigers en hebben het meeste belang bij het aan de man brengen van hun diensten. Daarnaast is er ook een rol weggelegd voor de gezamenlijke OV-autoriteiten. Voor hen is het grootste aandachtspunt dat het openbaar vervoer *als geheel* uit de verf komt. Dat kan – naar het voorbeeld van buitenlandse stedelijke regio's – met een gezamenlijke huisstijl, samenhangende reisinformatie en brede marketing. Voor de reiziger is het nauwelijks relevant welke vervoerders hem van A naar B brengen, als ze samen maar een prima product leveren. Dé prikkel voor de vervoerbedrijven blijft dat marketing meer en tevredener reizigers oplevert die dus ook meer geld in het laatje brengen.

7.5 Concessies

De aanbesteding van concessies heeft de afgelopen jaren z'n vruchten afgeworpen. OV-autoriteiten krijgen voor hetzelfde geld meer en beter openbaar vervoer. In de Stadsregio Amsterdam zijn uitbreidingen gerealiseerd van 30, 50 en zelfs 60%. Toch zijn er nog meer

verbeteringen mogelijk. Zo bestaan er knelpunten op de concessiegrenzen, kan het niet gelijk aflopen van concessies afstemmingsproblemen opleveren en is het voor de reiziger soms onduidelijk waar en wanneer hij invloed kan uitoefenen op het openbaar vervoer. Ook de regie over knooppunten waar sprake is van meerdere concessiehouders en vervoerbedrijven is een belangrijk aandachtspunt. Zoals aangegeven in het Actieplan Ketenintegratie zullen deelbelangen (exploitatief, maar ook infrastructureel) van de verschillende bij knooppunten betrokken partijen ondergeschikt moeten worden gemaakt aan het overkoepelend belang gezien vanuit het perspectief van de reiziger.

Een bestuurlijk knelpunt is dat stadsregio's ondanks hun afhankelijkheid van het regionale spoorvervoer geen directe invloed kunnen uitoefenen op de concessies aan NS en ProRail. De ambities in deze OV-visie nopen om juist op dit terrein te zoeken naar verbeteringen. Het is essentieel om als gezamenlijke OV-autoriteiten meer invloed te krijgen op het regionale spoorvervoer om zo het concept voor de Amsterdamse Regio Trein te verwezenlijken. Het fysiek ontvlechten van regionale en (inter)nationale sporen lijkt tot 2020/2030 geen optie en is voor een optimale benutting wellicht ook niet verstandig. Wel moet het regionale spoorvervoer een meer regionale aansturing krijgen. Door de exploitatie van regionale treinen onder regie te brengen van de regionale overheden is er alleen een organisatorische ontvlechting. Dat biedt meer mogelijkheden voor integratie op het gebied van reisinformatie, tarieven en marketing voor regionale trein, metro, tram en bus. Voorbeelden in buitenlandse stedelijke gebieden bewijzen dat dat kan leiden tot één samenhangend en succesvol regionaal openbaar vervoer. Het onderzoek naar één OV- autoriteit in het kader van het Programma Randstad Urgent werpt naar verwachting meer licht op de voor- en nadelen van alternatieve organisatiemodellen.

Ook zonder ingrepen in het concessiesysteem kunnen OV-autoriteiten beter afstemmen en samenwerken. Een goed voorbeeld is het Actieplan Ketenintegratie. Hierin hebben de partners van het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel *quick wins* geformuleerd op het gebied van ketenvervoer. Het gaat hier om zowel organisatorische als fysieke maatregelen.

7.6 Andere beleidsterreinen

Andere beleidsterreinen kunnen het gebruik van het openbaar vervoer beïnvloeden. Vooral ruimtelijk beleid vormt een sleutel voor succesvol openbaar vervoer. Ook het milieubeleid vertoont raakvlakken met beleid voor sterker openbaar vervoer.

In regionale visietrajecten op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen vormt deze OV-visie het kader van waaruit ontwikkelingsrichtingen worden beoordeeld en gesteund. De Stadsregio kan slechts beperkt invloed uitoefenen op deze beleidsterreinen. Andere overheden als het Rijk, provincies en gemeenten hebben hier wel eigen taken en bevoegdheden. Voor hen is het dan ook zaak om als ze de doelen van deze OV-visie onderschrijven ook op deze terreinen consistent beleid te voeren.

8. FINANCIERINGSSTRATEGIE

8.1 Middelen & mogelijke verruiming

De ambitie op het gebied van openbaar vervoer is vertaald in projecten en maatregelen. De uitvoering van deze projecten vraagt aanzienlijke financiële middelen. Dat geld moet komen van Rijk, provincies, Stadsregio en gemeenten. De verantwoordelijkheid voor de investeringen in het spoor ligt bij het Rijk. Voor projecten tot 225 miljoen euro ligt de verantwoordelijkheid bij de regionale overheden. Van OV-projecten draagt de Stadsregio in het algemeen 95 procent van de subsidiabele kosten. De wegbeheerder (subsidieaanvrager) betaalt een eigen bijdrage van 5 procent. Voor grotere projecten boven de 225 miljoen euro draagt het Rijk een groot deel van de kosten.

De beschikbaarheid van deze middelen tot 2030 is niet duidelijk. Duidelijk is wel dat de ambitie meer geld vergt dan de afgelopen jaren beschikbaar was. Voor de landelijke investeringen in het spoor stelde het Rijk tussen 1990 en 2010 gemiddeld 120 miljoen euro per jaar beschikbaar. Voor regionale projecten (onder meer voor stads- en streekvervoer) gaat het per jaar om zo'n 200 miljoen euro, waarvan de regio's circa 50 miljoen euro zelf opbrengen. Om geen verdere achterstand te lopen zijn voor de periode 2010-2030 op z'n minst dezelfde bedragen nodig.

Uit de Brede Doeluitkering komt er elk jaar ongeveer 75 miljoen euro voor infrastructurele investeringen. Omdat een derde daarvan naar andere vervoerwijzen vloeit (15 miljoen euro voor weg en fiets en 10 miljoen euro voor kleinere projecten) blijft er zo'n 50 miljoen euro over voor regionaal openbaar vervoer.

Het MIRT reserveert na 2010 voor spoor en grotere regionale projecten 540 miljoen euro: 200 miljoen voor het Herstelplan Spoor fase 2, 170 miljoen voor extra sporen op de Zuidas en 170 miljoen voor de Hanzelijn (Lelystad – Zwolle). Mogelijk valt het besluit om een deel van het Zuiderzeelijnbudget (1,0 van 2,87 miljard euro) in te zetten voor de SAAL-corridor. In de periode tot 2030 zou dat neerkomen op gemiddeld 75 miljoen per jaar voor het spoor. Voor grotere regionale projecten heeft het MIRT voor de periode tot 2030 nog geen middelen gereserveerd.

De gereserveerde middelen (75 miljoen euro voor spoor plus 50 miljoen euro voor regionaal openbaar vervoer) liggen per jaar dus aanzienlijk lager dan de bedragen die het Rijk de afgelopen decennia beschikbaar stelde (120 miljoen euro voor spoor plus 200 miljoen euro voor regionaal openbaar vervoer). Gezien de achterstanden die in de afgelopen decennia zijn opgebouwd zouden de investeringen juist hoger moeten liggen. Om de ambitie van deze OV-visie waar te maken is nog meer geld nodig: voor het spoor rond de 250 miljoen euro en voor het regionaal openbaar vervoer rond de 350 miljoen per jaar.

Er ligt dus een enorme opgave om de financiële armslag in de Noordvleugel te vergroten. Er zijn drie elkaar aanvullende manieren om dat te doen:

1. Meer doen met hetzelfde budget

Er zijn mogelijkheden om met hetzelfde budget meer te doen. Binnen een project kan worden geoptimaliseerd. Een aandachtspunt is dat je dan niet bezuinigt op essentiële

onderdelen van het project die de functionaliteit aantasten. Het aanpassen van het bereik of het losknippen van projecten zijn mogelijkheden om geld te besparen. Dat kun je dan inzetten voor andere projecten. Een andere invalshoek is het uitbouwen van nieuwe vormen van aanbesteding en publiek-private samenwerking, waarbij je vooral inzet op de koppeling met beheer en onderhoud. Een besparing op beheer en onderhoud geeft bijvoorbeeld meer financiële ruimte voor investeringen in de aanleg. Ook kan het gaan om het slim faseren, zodat je in elk geval de eerste stap kunt zetten. Deze 'no regret-stap' hoeft niet te wachten op duidelijkheid voor het totaal.

2. Meer geld organiseren uit en voor projecten

Van elk project moeten de opbrengsten maximaal zijn. Bijvoorbeeld slim koppelen aan andere ontwikkelingen of het maximaliseren van de grondopbrengsten. De uitgangspunten moeten helder zijn; een bijdrage vanuit de grondexploitatie moet worden meegenomen in de exploitatie van het project. Daarnaast gaat het om middelen van derden en mogelijk Europees geld.

3. Zorgen voor meer middelen

Het aanpassen van het bereik of het maximaliseren van de grondopbrengst is vaak onvoldoende om een ambitie te realiseren. Het Rijk en regionale partijen zullen meer budget moeten vrijmaken. De eigen bijdrage voor projecten moet omhoog. Als partijen de ambitie willen waarmaken, kan dit niet zonder extra reserveringen. De provincies en gemeenten met de grootste opgaven (Almere, Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer, Zaanstad) zouden hiermee rekening moeten houden bij het opstellen van hun begrotingen.

Naast het organiseren van meer eigen financiële armslag, moet het Rijk steeds worden aangesproken op haar verantwoordelijkheid. Landelijk is er tot 2020 ongeveer 1 miljard beschikbaar voor regionale projecten, maar dat is alleen al nodig voor de Noordvleugel. Je kunt ook denken aan de opbrengsten van de kilometerbijbetaling, waarbij de relatie tussen gebruik en maatregelen blijft bestaan. Of aan een verhoging van de BDU gezien het karakter van de Noordvleugel en de uitzonderlijke groei van automobilisten en OV-reizigers in dit deel van de Randstad. Tot slot kunnen ook slimmere tarieven met een relatief meer vastrecht én meer 'derde betalers' de financiële slagkracht van het openbaar vervoer vergroten.

Belangrijke aspecten bij de financieringsstrategie:

- Vasthouden aan eenduidige en gezamenlijke prioriteiten.
- Noordvleugelpartners moeten het uitvoeringsprogramma van de OV-visie dragen.
- Ook zonder geld moet voortgang worden geboekt met de uitwerking van de plannen.
- Ruimtegebruik verdichten (Zuidas) en met slim plannen van attractiepunten spitsrichting voorkomen.
- Focussen op concrete projecten met winst op korte termijn en trekkers aanwijzen.
- Vasthouden aan en uitbouwen van decentrale bevoegdheden rond Brede Doeluitkering.

8.2 Exploitatie-effecten

De kosten van infrastructuur krijgen vaak de meeste aandacht bij de afweging om wel of niet te investeren. Minstens zo belangrijk zijn de gevolgen van die investeringen voor de exploitatiekosten van het netwerk. Want die kosten komen elk jaar terug. Doordat verschillende vervoerwijzen verschillende kostenstructuren hebben is het vooral bij de

overgang van de ene naar de andere vervoerwijze verstandig de gevolgen voor de exploitatie mee te wegen. Het onderzoek 'Exploitatie Effecten Noord/Zuidlijn' laat behoorlijke verschillen zien in het aantal dienstregelingsuren bij het ene of het andere netwerkscenario. Het loont dus om te onderzoeken of er meer optimaliseringen zijn die én bijdragen aan een beter product voor de reiziger én gunstig uitwerken op het exploitatieresultaat, waardoor er voor hetzelfde geld beter openbaar vervoer rijdt.

8.3 Inschatting benodigde middelen

Voor deze concept-visie zijn de benodigde middelen voor investeringen in de OV-infrastructuur tot 2030 tot op heden nog niet geraamd. Uiteindelijk zal er wel een orde van grootte worden opgenomen t.a.v. de stadsregionale ambities. Verkenningen en planstudies geven indicaties. Ook kengetallen dragen bij aan deze ramingen.

Na vaststelling van de projecten met prioriteit wordt een dekkingsvoorstel gemaakt dat in beeld brengt hoe de ambitie – met één of meer financieringsscenario's – stap voor stap kan worden bereikt.

9. INVOERING

Dit hoofdstuk beschrijft hoe we de ambities in deze OV-visie de komende jaren gaan waarmaken. Een groot aantal acties loopt al en past in het beleid van de Stadsregio.

9.1 Kwaliteit verbeteren

De Stadsregio verbetert al enige jaren de kwaliteit. Dat beleid begint vruchten af te werpen. Zo leidt het aanbesteding van concessies tot meer lijnen, hogere frequenties en betere prestaties. Ook de kwaliteit van de bussen wordt beter: meer comfort voor de reiziger, een betere uitstraling en minder luchtvervuiling.

Ook lopen er programma's om het openbaar vervoer schoner, veiliger en toegankelijker te maken. Voorbeelden zijn het project Renovatie Oostlijn, de OV-politie en de aanschaf van toegankelijker materieel. Energiegebruik en uitstoot van het openbaar vervoer moeten voldoen aan de hoogste eisen. Het Programma van Eisen van elke nieuwe concessie leidt tot een moderner en schoner wagenpark.

Van groot belang is dat het OV-aanbod meer wordt geïntegreerd, zodat de reiziger het regionaal openbaar vervoer ervaart als één geoliede machine. Deze stap bestaat uit:

- betere knooppunten (aansluitingen, stallingen en service)
- moderner materieel
- integrale tarieven
- actuele en samenhangende reisinformatie vooraf en onderweg
- betere marketing totale openbaar vervoer
- beter imago

Aan deze onderdelen wordt deels al invulling gegeven. Bijvoorbeeld in het programma van eisen en het initiatief om reisinformatiesystemen te standaardiseren en op elkaar af te stemmen. Op korte termijn bieden bestaande en nieuwe technieken, zoals de invoering van de chipkaart, informatievoorzieningen en marketingtechnieken hiervoor veel mogelijkheden. Dat geldt ook voor het Actieplan Ketenintegratie, waarin concrete maatregelen voor de korte termijn leiden tot verbetering van de verplaatsing van A naar B. Met deze OV-visie wordt beoogd om ook op langere termijn de ketenintegratie op uiteenlopende wijzen structureel te integreren in de wijze waarop we vorm geven aan regionaal openbaar vervoer.

9.2 Infrastructuur uitbreiden

Rolverdeling bij infrastructurele projecten:

- Voor projecten waarbij het Rijk de regie heeft is een lobby nodig om het probleem of de opgave erkend te krijgen en het project als Verkenning en vervolgens Planstudie in het MIRT te krijgen. Hierbij is steun van andere regionale partijen onmisbaar.
- Voor projecten waarbij een andere regionale partij de initiatiefnemer is moet worden bezien of het idee past in de OV-visie van de Stadsregio. Andersom kan de Stadsregio een andere partij stimuleren zo'n initiatief te nemen als het past in de OV-visie.
- Voor projecten waarvan de Stadsregio initiatiefnemer is moet met gemeenten en/of wegbeheerders worden afgestemd. De Stadsregio kan in het uitvoeringsprogramma RVVP/RIP middelen vrijmaken voor een verkenning.
- Bij projecten met een of meer gemeenten als initiatiefnemer zal de Stadsregio het toetsen én – als in de OV-visie past – stimuleren.

Nieuwe infrastructuur (lijnen, knooppunten) moet hand in hand gaan met ruimtelijke inrichting (verdichting, functiemenging), locatie- en parkeerbeleid en beperking van het autoverkeer (dynamisch verkeersmanagement, beprijzing). Zo moet het openbaar vervoer de verstedelijking van Almere en de eventuele uitbreiding van Schiphol structureren.

Speciale aandacht vragen initiatieven die het realiseren deze OV-visie in de weg kunnen staan, zoals ruimteclaims die investeringen in OV-infrastructuur duur of onmogelijk maken, ruimtelijke inrichtingskeuzes die het openbaar vervoer ondermijnen of wetten en regels die nadelig zijn voor het openbaar vervoer. Stadsregio en inliggende gemeenten moeten alert zijn op zulke bedreigingen. Ruimtelijke plannen moeten in een zo vroeg mogelijk stadium getoetst worden op implicaties voor de OV-bereikbaarheid. Het zijn de gemeenten zelf die in hun ruimtelijk en algemeen mobiliteitsbeleid een sleutel in handen hebben om het regionaal openbaar vervoer de positie te laten krijgen die in deze visie wordt beoogd. Het is belangrijk dat wordt toegezien op het reserveren van voldoende ruimte voor toekomstige uitbreidingen van OV-lijnen en knooppunten om te voorkomen dat later minder optimale of hele dure oplossingen moeten worden gezocht.

Ook bij de daadwerkelijke uitwerking van projecten is het - in voorkomende situaties - zaak om de kans op verdergaande stappen (bijvoorbeeld de opwaardering van HOV-bus naar HOV-tram) mee te nemen in het ontwerp van kunstwerken en reserveringen, om zo toekomstige ontwikkelingen niet nodeloos duur of zelfs onmogelijk te maken.

Naar aanleiding van de monitoring van het Regionale Verkeer en Vervoerplan is reeds in het Uitvoeringsprogramma 2008 opgenomen dat ingezet moet worden op de inpassing van verkeer en vervoer in lokale stedenbouwkundige plannen en ontwikkelingen. Een niet optimale inpassing van bijvoorbeeld een busstation of een busroute door een nieuw ingerichte woonwijk komt nog vaak voor. Een 'spelregelkader' voor de inpassing van regionale infrastructuur zal hieraan de eerste stimulans geven.

Tenslotte kunnen uitvoeringsconvenanten een middel zijn om regionale belangen en lokale belangen net elkaar in overeenstemming te brengen. Regionaal gewenste projecten en maatregelen kunnen zo in lokale en provinciale programma's worden opgenomen.

9.3 Organisatorisch versterken

Zowel bij de opdrachtgevers (Stadsregio, provincies, Rijk) als bij de opdrachtnemers (Arriva, Connexion, GVB, NS) opereren er verschillende partijen. Dat leidt soms tot onduidelijke rollen en soms tot suboptimale oplossingen voor reiziger of de stadsregio. Op korte termijn is dat vaak op te lossen met samenwerking. Als het op langere termijn zinvol blijkt om het openbaar vervoer anders te organiseren, bijvoorbeeld met andere concessies, dan gaat de Stadsregio zo'n keuze niet uit de weg.

9.4 Actieprogramma

Op basis van deze concept-visie zal een actieprogramma worden opgesteld, waarin concrete studies en projecten zijn opgenomen. De prioritering en fasering van de opgenomen maatregelen vormt daarbij uiteraard een belangrijke aspect. Evenals de samenhang van de projecten, in een aantal gevallen zal het wellicht gaan om samenhangende investeringspakketten.

Het actieprogramma maakt integraal onderdeel uit van de definitieve visie op het regionaal openbaar vervoer.

Acties op korte en middellange termijn staan in het elk jaar te actualiseren
Uitvoeringsprogramma van het Regionale Verkeer en Vervoerplan.

BIJLAGE 1. REFERENTIEPROJECTEN

Bij de opgave in het kader van deze OV-visie 2020/2030 zijn we uitgegaan van realisatie van deze projecten, omdat ze al in aanbouw zijn of al financiële verplichtingen zijn aangegaan:

- Noord/Zuidlijn (kertracé)
- Zuidtangent Zuidtak (Hoofddorp – Nieuw Vennep)
- Spoorprojecten in het kader van pakket RegioNet (170 miljoen)
- IJtram, tweede fase (onder voorwaarde realisatie IJburg fase 2)
- CASH-busbaan (variant 7 'rubber-beton')
- Zuidtangent-Oost (IJburg – Bijlmer, voorkeurtracé)
- Busbaan Hoofddorp - Aalsmeer - Uithoorn

Verder zijn we uitgegaan van twee extra NS-stations (Purmerend Weidevenne en Sloterdijk Hemboog) en twee aangepaste busstations (Amsterdam Centraal en Zaandam).

Voor deze planstudies gaan we ervan uit dat de invulling van de oplossing en de tracés nog open staan:

- OV-SAAL (lange-termijnopties, inclusief CASH en VRIJ)
- COVAU (corridor Amstelveen – Uithoorn)
- Ombouw Amstelveenlijn, eventueel in combinatie met nieuw OV-knooppunt Amstelveen
- HOV-opties Aalsmeer - Amstelveen, Schiphol Oost, Amsterdam – Almere, Zaanstad Oost.

BIJLAGE 2. TRENDS & ONTWIKKELINGEN

Terugblik

De betekenis van het openbaar vervoer is de afgelopen halve eeuw sterk teruggelopen. Vlak na de Tweede Wereldoorlog was het openbaar vervoer naast lopen en fietsen de belangrijkste vervoerwijze. Na de massale opkomst van eerst de brommer en later de auto is het marktaandeel van het openbaar vervoer gekrompen. De enorme exploitatietekorten die daardoor ontstonden noopten de overheid in de jaren zeventig tot bezuinigingen en een ander subsidiesysteem.

Toch is de ontwikkeling van het openbaar vervoer niet alleen een verhaal van bezuinigingen en krimp. Met 1980 als referentie is een enorme vooruitgang geboekt, vooral in de stedelijke regio's. In 1980 opereerden er nog zestig vervoerbedrijven met allemaal hun eigen kaartjes en tarieven. Met de strippenkaart ontstond ineens een beter afgestemd openbaar vervoer. En het nieuwe subsidiesysteem beloofde de vervoerbedrijven meer voor hun prestaties, waardoor de efficiency toenam.

Voor de vervoerbedrijven blijft het roeien tegen de stroom van het autogebruik in. Het autobezit steeg van 4,5 miljoen auto's in 1980 naar 7,0 miljoen nu: een groei van 55 procent bij een bevolkingsgroei van 15 procent. Het stads- en streekvervoer kreeg sinds 1980 te maken met een tariefverhoging van 65 procent om de sector financieel gezonder te maken. De tarieven van de trein zijn diezelfde periode bijna 25 procent gestegen. Opvallend is dat de kosten van het autobezit en -gebruik minder zijn toegenomen. Met een standaardmodel (type Opel Astra) bedroegen de kosten van bezit én gebruik 29 eurocent per kilometer in 1980, 32 eurocent in 1990 en 34 eurocent in 2000: een stijging van 17 procent. De concurrentie tussen het openbaar vervoer en de auto is qua tarieven dus een nogal ongelijke strijd.

Ondanks de bezuinigingen van de overheid op de exploitatie werd er wel geïnvesteerd in de infrastructuur. In de Noordvleugel was in 1980 de Schiphollijn (Leiden – Amsterdam) nog in aanleg; alleen het deel Schiphol – Amsterdam-Zuid was klaar. Later kwam het deel Schiphol – Leiden erbij en vanaf 1986 werd de Flevolijn (Amsterdam – Lelystad) opgeleverd. Nu is deze spoorcorridor, ook door de explosieve groei van Almere en Schiphol, een van de drukste van Nederland.

Ook het metronet van Amsterdam was rond 1980 beperkt ontwikkeld. De Amstelveenlijn (1990) en de Ringlijn (1997) zijn er nog bijgekomen. Vooral rond de nieuwe spoor- en metrolijnen hebben zich ruimtelijke ontwikkelingen voorgedaan die het OV-gebruik hebben bevorderd. Denk aan de ontwikkelingen op Schiphol, rond station Hoofddorp, rond Sloterdijk, op de Zuidas, in Zuidoost en de groei van Almere.

In het streekvervoer is het aanleggen van vrije busbanen de belangrijkste ontwikkeling geweest. De Zuidtangente en de buslijnen naar Purmerend en Waterland zijn voorbeelden van hoogfrequente lijnen met een behoorlijke snelheid en goede betrouwbaarheid.

Het comfort van het openbaar vervoer is ook veranderd. Inmiddels is er moderner materieel en betere reisinformatie. Qua reistijden en betrouwbaarheid is er maar beperkte vooruitgang geboekt. Met vrije banen is de snelheid wat toegenomen, maar het

weggebonden openbaar vervoer heeft ook last van verkeersopstoppingen. Ten opzichte van de auto zijn de innovaties in het openbaar vervoer achtergebleven. Hoewel auto's ook kampen met vertragingen als gevolg van de toegenomen mobiliteit, zijn ze aanzienlijk comfortabeler geworden en hebben ze qua reisinformatie (navigatiesystemen) een voorsprong.

Ook qua organisatie is er in het openbaar vervoer veel veranderd. De zestig vervoerbedrijven uit 1980 met hun eigen busboekje en tarieven hebben plaatsgemaakt voor een beperkt aantal grotere spelers die vaak internationaal opereren en dankzij aanbestedingen marktconform moeten presteren. Reizigersorganisaties hebben via de Wet Personenvervoer 2000 invloed gekregen op hoe OV-autoriteiten het openbaar vervoer aansturen. De opkomst van internet (www.9292ov.nl) heeft het krijgen van een reisadvies makkelijker gemaakt.

Door de Wet Personenvervoer 2000 heeft ook de concessieverlening zijn intrede gedaan, met daaraan voorafgaand het opstellen van een Programma van Eisen en het bij wet regelen van inspraak op dergelijke documenten. Concessieverlening werd transparant en open voor inspraak.

De aanbestedingen hebben een geweldige impuls gegeven aan het openbaar vervoer. Ondanks bezuinigingen in dezelfde periode zijn er aanbod uitbreidingen gerealiseerd van 30% in de Zaanstreek, 50% in Waterland en bijna 60% in Amstelland-Meerlanden. Daarnaast worden er bijvoorbeeld nieuwe bussen ingezet.

De Stadsregio Amsterdam heeft bij de aanbestedingen opbrengstcontracten ingevoerd. In plaats van inputgedreven (dienstregelinguren) wordt nu de groei van het aantal reizigers als maat genomen. Daarmee worden de vervoerbedrijven gestimuleerd om vanuit de wensen van de klant te opereren. De laatste jaren zien we dus uitbreiding van het aanbod, een reizigersgroei die hoger is dan in de rest van Nederland en een stijging in een landelijke klantenbarometer.

Twee krachtenvelden hebben het gebruik van het openbaar vervoer de afgelopen decennia beïnvloed. Negatief waren vooral de nationale ontwikkelingen waardoor het openbaar vervoer terrein heeft moeten prijsgeven aan de auto. Een uitzondering hierop vormt de invoering van de OV-studentenkaart, die vooral het treinverkeer heeft doen groeien (structureel met 30 procent). De laatste drie jaar neemt het OV-gebruik weer toe. Verklaringen hiervoor zijn een openbaar vervoersaanbod dat beter aansluit bij de klantvraag (als gevolg van aanbestedingen), de groeiende economie en de stijgende drukte op de weg.

Positief waren de ontwikkelingen in de stadsgewesten. Door de stijgende welvaart en de groei van zowel het aantal inwoners als aantal arbeidsplaatsen is de mobiliteit in het algemeen gestegen. Door file- en parkeerproblemen én nieuwe werkgelegenheid bij nieuwe knooppunten en als gevolg van succesvolle aanbestedingen is het OV-gebruik in stedelijke gebieden de laatste jaren duidelijk aan het groeien.

Cijfers OV-gebruik

Landelijk is het gebruik van het stads- en streekvervoer met 3,8 procent gedaald tussen 1995 en 2004. Het treingebruik stijgt inmiddels weer na een periode van daling. In stedelijke regio's is de trend anders. Inwoners van Amsterdam bijvoorbeeld gebruiken het openbaar vervoer steeds meer: sinds 1980 is het aantal reizigerskilometers toegenomen

met 46 procent. In vergelijking met de 54 procent groei van het autogebruik (ook in reizigerskilometers) heeft het openbaar vervoer het aandeel in de totale mobiliteit dus aardig weten vast te houden. Vooral de snellere vormen van openbaar vervoer (trein en metro) laten groei zien. Een belangrijke factor is de groeiende reisafstand. In aantallen ritten is de groei minder groot. Gemiddeld worden er nog steeds rond de drie verplaatsingen per persoon per dag gemaakt, waarvan slechts een beperkt deel per openbaar vervoer.

Bij de de reismotieven van het openbaar vervoer blijkt dat vooral voor *must*-verkeer (werken, onderwijs, zakelijk) is gegroeid. Het *lust*-verkeer (sociaal-recreatief, winkelen) neemt af in het openbaar vervoer.

Keuzereizigers vormen groeimarkt

Het aandeel keuzereizigers (mensen die kunnen kiezen tussen auto en openbaar vervoer) neemt toe, vooral omdat autoritten onbetrouwbaarder (files, parkeerplekken) en duurder worden (brandstof, parkeertarieven). Keuzereizigers zijn vaak hoog opgeleid en willen vooral voor werk, opleiding en winkelen kiezen tussen auto en openbaar vervoer. Om te groeien zal het openbaar vervoer het niet moeten hebben van de slinkende groep 'gedwongen reizigers' (vaker jong, oud en vrouw, beschikken niet over een auto), maar juist moeten mikken op keuzereizigers. Zij vormen de ideale doelgroep: een groeimarkt.

- keuzereizigers 45 %
- verstokte automobilisten 31 %
- verknochte OV-reizigers 20 %
- fietsers & voetgangers 4 % .

Markt openbaar vervoer

Vooral in de spits is het openbaar vervoer onmisbaar voor het vervoer van grote massa's van en naar werkplekken en scholen. Buiten de spits is er ook nog steeds een flink aantal mensen aangewezen op het openbaar vervoer, vanwege het ontbreken van een eigen auto (in Amsterdam beschikt slechts 31 procent van de mensen van 18 jaar en ouder over een auto), een te lage of juist te hoge leeftijd om auto te rijden of te lange afstanden om te fietsen of te lopen.

Binnen de Noordvleugel (dus de regionale verplaatsingen) vormt de trein de ruggengraat van het openbaar vervoer. In de agglomeratie verzorgt het stedelijke vervoer van Amsterdam de meeste verplaatsingen. Het streekvervoer is onmisbaar om dunner bevolkte gebieden te ontsluiten en om relaties te verbinden waar rechtstreekse treinen ontbreken.

De kwaliteit (frequenties, fijnmazigheid, toegankelijkheid) zijn over het algemeen goed. Wel zijn er op sommige verbindingen problemen met de capaciteit (overvolle treinen) en betrouwbaarheid. Ook actuele reisinformatie laat nog te wensen over.

Op het gebied van sociale veiligheid kampt het openbaar vervoer nog met een imago probleem. Het is wel veiliger geworden. Op de vraag naar de waardering van de veiligheid in het openbaar vervoer in het algemeen geven reizigers in 2005 een 7,6. De sociale veiligheid voor de rit krijgt een hoger cijfer: een 7,9.

Qua reistijd heeft het openbaar vervoer in vergelijking met de auto op veel verbindingen een ongunstig reistijd van deur tot deur. Alleen bij reizen van centrum naar centrum kan

het openbaar vervoer (lees: de trein) zich meten met de auto. Ook op verbindingen waar de auto structureel in de file staat is de concurrentiepositie van het openbaar vervoer relatief gunstig.

Patronen in OV-gebruik

Inzicht in het functioneren van het openbaar vervoer in de Noordvleugel is te ontleen aan de reispatronen in de spits op een werkdag. Verkeersonderzoek voor het Genmod-model maakt voor de gemiddelde avondspits inzichtelijk wat de herkomsten en bestemmingen zijn van OV-gebruikers:

Belangrijkste OV-herkomst en bestemmingen Noordvleugel (2004)

	<i>A'dam</i>	<i>H'meer</i>	<i>Almere</i>	<i>Gooi</i>	<i>Z'strek</i>	<i>H'lem</i>	<i>rest</i>	<i>totaal</i>
Agglo Amsterdam	115769	3453	4936	3538	7305	5182	12007	152190
Haarlemmermeer	4730	6977	140	127	171	1160	6208	19513
Almere	707	54	7779	366	104	116	1648	10774
't Gooi	1636	88	116	14075	155	248	3516	19834
Zaanstad/W'land	1394	71	273	279	8499	448	3073	14037
Haarlem/IJmond	938	495	288	271	328	23838	3832	29990
rest	11507	3600	1264	3812	2995	3070	17239	43487
	136681	14738	14796	22468	19557	34062	47523	289825

(bron: DIVV Amsterdam)

Uit deze tabel valt af te leiden dat een groot aandeel OV-verplaatsingen op binnen de agglomeratie Amsterdam blijft: 40 procent. Met de verplaatsingen van en naar Amsterdam daarbij opgeteld (20 procent) heeft ongeveer 60 procent van de OV-verplaatsingen in de Noordvleugel een herkomst of bestemming in de Amsterdamse agglomeratie. De andere gebieden, met Haarlem/IJmond als grootste, volgen op afstand. Binnen het gebied van de Stadsregio Amsterdam ligt het percentage herkomst of bestemming rond de 75 procent. Een tweede opvallend punt is de scheefheid in stromen. Almere, Zaanstad en Haarlem/IJmond kennen een hoge spits/tegenspitsverhouding. Dat is ongunstig voor de exploitatie van openbaar vervoer (volle treinen en bussen heen, lege terug). De belangrijkste verklaring hiervoor is de woon-werkbalans.

OV-aandelen in samenhang met verstedelijking

In de Stadsregio Amsterdam hangt het OV-gebruik vooral samen met de verstedelijking. Onderstaande tabel geeft aan hoe het gemiddelde OV-aandeel (in aantallen verplaatsingen) in de totale mobiliteit zich per gemeente verhoudt en welke verschillen er zijn binnen de gemeenten.

OV-aandelen grootste SRA-gemeenten

	<i>OV-aandeel</i>	<i>grootste aandeel</i>	<i>kleinste aandeel</i>
Amsterdam	35 %	45 % (binnenstad)	20 % (Noord)
Purmerend	16 %	17 % (Noord)	15 % (Zuid)
Haarlemmermeer	15 %	17 % (Hoofddorp)	12 % (kleine kernen)
Zaanstad	11 %	14 % (Zuidoost)	6 % (Noordwest)
Amstelveen	9 %	14 % (Noordoost)	5 % (Keizer Karelpark)

bron: dienst Onderzoek+Statistiek Amsterdam

Bij het OV-gebruik vanuit de grotere gemeentes binnen de Stadsregio Amsterdam valt op dat de oriëntatie sterk op Amsterdam is gericht: Purmerend (44 procent); Amstelveen (40 procent) en Zaanstad (38 procent). Vanuit de Haarlemmermeer is de oriëntatie op Amsterdam minder groot (20 procent).

Om een indruk te geven van de marges door verdeling van nieuwe woon- en arbeidsplaatsen over soorten gebieden geeft onderstaande tabel uit het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) de OV-aandelen per gebiedsoort. Bij maximale concentratie op stedelijke woon- en werkgebieden lopen de OV-aandelen op tot rond de 40 procent. Bij een verdere spreiding over kleinere kernen en regionale terreinen blijft het aandeel steken op zo'n 25 procent.

<i>OV-aandeel per gebiedstype (2000)</i>	<i>OV</i>	<i>fiets</i>	<i>auto</i>
internationale centra	47 %	23 %	30 %
randstadcentra	43 %	22 %	35 %
stedelijk wonen/werken	38 %	29 %	33 %
stedelijk/regionaal centrum	30 %	25 %	45 %
gemengd werkgebied	42 %	17 %	41 %
kantorencentrum	37 %	17 %	46 %
regionaal bedrijventerrein	25 %	17 %	58 %
stedelijk wonen	34 %	20 %	46 %
suburbaan wonen	27 %	21 %	52 %
landelijk gebied/kleine kernen	21 %	24 %	55 %
kleinschalige bedrijventerreinen	26 %	19 %	56 %
totaal	29 %	30 %	41 %

bron: Genmod-analyses RVVP

Profiel en motief OV-gebruikers

Landelijk zijn de grootste groepen OV-gebruikers te vinden in de leeftijdscategorie 18-20 jaar (27 procent maakt minimaal één rit per dag), 20-25 jaar (22 procent), 16-18 jaar (14 procent) en 25-30 jaar (11 procent). Andere leeftijdscategorieën onder de 18 en boven de 30 jaar gebruiken het openbaar vervoer minder. Bij de groepen zonder eigen auto ligt het percentage iets hoger. In Amsterdam met het aanzienlijk lagere dan gemiddelde autobezit is het OV-gebruik breder gespreid over de leeftijdscategorieën, maar ligt ook hier een accent op jongeren. Uit statistieken over de bestedingen aan auto en OV blijkt dat jonge mensen, eenpersoonshuishoudens, mensen met een laag inkomen, mensen met een relatief hoge opleiding en inwoners van (groot)stedelijke gebieden relatief het meest besteden aan openbaar vervoer. Onderstaande tabel geeft voor welke reismotieven Amsterdammers het openbaar vervoer gebruiken. Openbaar vervoer wordt het meest gebruikt voor werk en zakelijk. Daar is ook de grootste groei te zien.

Motieven OV-gebruik (gemiddeld aantal reizigerskilometer per rit en per motief)

<i>reizigerskilometer</i>	<i>1980-1984</i>	<i>2001-2004</i>	<i>groei</i>
werk/zakelijk	12	20	67 %
onderwijs	8	11	38 %
winkelen	6	6	0 %
sociaal-recreatief	11	15	36 %
gemiddeld per rit	10	15	50 %

Redenen om OV al dan niet te gebruiken

Uit een recente landelijke enquête blijkt dat een kwart van de Nederlanders elk week het openbaar vervoer gebruikt. Van de Nederlanders reist 42 procent elke maand met het openbaar vervoer. Een derde van de mensen reist één keer per jaar of nooit met het openbaar vervoer. Jongeren, hoger opgeleiden en inwoners van de vier grote steden (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) reizen vaker wekelijks. Van de Nederlanders die het openbaar vervoer gebruiken heeft bijna een vijfde (18 procent) een ster- of NS-abonnement.

Voor een derde (34 procent) is 'geen last van parkeerproblemen' de hoofdreden om te reizen met het openbaar vervoer. Voor meer dan een kwart (29 procent) is de locatie het best te bereiken met het openbaar vervoer. Een kwart (26 procent) beschikt niet over een auto. En 21 procent reist met het openbaar vervoer om parkeerkosten uit te sparen. Voor 17 procent is het ontlopen van files een argument. Het comfort en milieuoverwegingen spelen een bescheiden rol: allebei 9 procent.

De bereidheid onder automobilisten om (vaker) met het openbaar vervoer te reizen lijkt laag. Meer files is voor 21 procent een argument om (meer) met het openbaar vervoer te gaan; voor 20 procent alleen als de files langer worden. Een nog kleinere groep (11 procent) zegt het openbaar vervoer meer te gaan gebruiken als de brandstofprijzen stijgen en ook 11 procent als de kilometerbeprijzing wordt ingevoerd.

Redenen om niet met het openbaar vervoer te reizen zijn vooral terug te voeren op de reisduur: voor 22 procent duurt de reis langer dan met de auto. Achttien procent zegt het openbaar vervoer te duur te vinden. Op de vraag onder welke voorwaarden zij wél met het openbaar vervoer gaan, antwoordt 39 procent 'als het openbaar vervoer goedkoper wordt' en 32 procent 'als de bestemmingen beter bereikbaar worden'. Twaalf procent zegt nooit met het openbaar vervoer te gaan reizen.

Aan OV-reizigers is in een landelijk onderzoek gevraagd hun belangrijkste vervoermiddel te waarderen op de aspecten veiligheid, prijs, snelheid en comfort. Hieruit blijkt dat de trein veiliger wordt gevonden dan tram en bus. Van de tramreizigers vindt 15 procent de tram niet veilig. De trein wordt duurder gevonden dan tram en bus. Bij alle drie vervoermiddelen vindt de meerderheid dat ze duur zijn. De reizigers vinden de tram het snelst, gevolgd door de trein. De meerderheid van de treinreizigers vindt de trein comfortabel. Bus en tram worden door respectievelijk 46 procent en 45 procent comfortabel gevonden.

De tram krijgt in rapportcijfers de hoogste beoordeling, gemiddeld een 6,8. De bus volgt met een 6,6. De trein krijgt een 6,5 en de metro een 6,3. Opvalt dat het openbaar vervoer in het algemeen een lager cijfer (6,3) krijgt dan de losse vervoermiddelen. Van de Nederlanders is 80 procent van mening dat méér openbaar vervoer de mobiliteit ten goede komt. Een minderheid verwacht dat méér autowegen de mobiliteit ten goede komen (44 procent).

Uit een iets ouder onderzoek van de Dienst Scheepvaart en Verkeer waarom mensen het openbaar vervoer mijden blijkt dat harde kwaliteit (reistijd, prijs, overstapmogelijkheden, vertragingen) doorslaggevend is in de keuze om met het openbaar vervoer te reizen dan zachte kwaliteit (stations, haltes, personeel en sociale veiligheid).

Trends en ontwikkelingen tot 2020/2030

Het is een hachelijk zaak om 25 jaar vooruit kijken. In 1980 was wel iets bekend over de ruimtelijke ontwikkelingen van de overheid, maar van de invloed van ICT op het dagelijks leven en de economie was toen nog niets bekend. Trends als de toenemende arbeidsdeelname door vrouwen en de stijgende immigratie konden toen nog nauwelijks worden onderkend. Daarom volstaan we met een aantal onderwerpen waarvan we verwachten dat ze het OV-gebruik beïnvloeden.

Een eerste bepalende factor voor de mobiliteit en het openbaar vervoer is het aantal inwoners, de opbouw van de bevolking in leeftijdscategorieën en leefstijlen en de verdeling van de bevolking over de ruimte. Een tweede factor vormt – gezien de dominantie van het reismotief werken – de ruimtelijk economische ontwikkeling (nieuwe kantoor- en bedrijfslocaties, grote publiekstrekkingen). Een derde factor zijn de sociaal-maatschappelijke trends. Een laatste factor zijn technologische ontwikkelingen. Deze volgorde geeft ook de voorspelbaarheid en de invloed van de overheid weer.

Demografische ontwikkelingen

De ontwikkeling van het wonen in de Noordvleugel staat onder invloed van twee factoren. Ten eerste de autonome ontwikkeling van de demografie (geboorte, sterfte en migratie) die deels wordt bepaald door de (economische) aantrekkelijkheid van de stadsregio. Ten tweede de sturing op de woningbouw door overheden in de Noordvleugel.

In een analyse constateren het Centraal Bureau voor de Statistiek en het Ruimtelijk Planbureau dat Nederland te maken krijgt met een afnemende bevolkingsgroei en op langere termijn vanwege de vergrijzing zelfs met een afnemende bevolking. Deze landelijke trend verschilt per gebied. In perifere regio's als Zuid-Limburg en delen van het Noorden treedt de krimp al spoedig in. In andere delen blijft er voorlopig aanzienlijke groei.

In onderstaande tabel is te zien dat de de bevolkingsgroei in Noord-Holland en Flevoland tot 2025 boven het gemiddelde ligt. De stadsregio heeft een vrij jonge bevolking.

Bevolkingsgroei

<i>inwoners</i>	<i>1-1-2005</i>	<i>1-1-2025</i>	<i>groei</i>
Nederland	16.306.000	16.934.000	629.000 (3,9 %)
Noord-Holland	2.599.000	2.813.000	214.000 (8,2 %)
Amsterdam	743.000	813.000	70 (9,4 %)
Flevoland	366.000	462.000	96 (26,2 %)

bron: CBS en RPB

De Noordvleugelpartners hebben afspraken gemaakt over de verdeling van de bevolkingsgroei over het gebied. De groei van het aantal woningen staat zo geconcentreerd mogelijk gepland bij bestaande en nieuwe infrastructuur. De grootste opgaven liggen bij Amsterdam (50.000 woningen), Almere (45.000) en Haarlemmermeer (20.000).

Ruimtelijk-economische ontwikkelingen

Economische ontwikkelingen bepalen in verschillende opzichten de groei van de mobiliteit en het aandeel van het openbaar vervoer. De groei van het aantal banen heeft rechtstreekse gevolgen voor het aantal woon-werk- en zakelijke verplaatsingen. Een gunstige economische ontwikkeling betekent ook dat een regio als woongebied aantrekkelijk wordt. Ook belangrijk is het type werkgelegenheid dat erbij komt. Bij banen voor hoogopgeleiden zijn de pendelafstanden vaak groter dan bij banen voor laagopgeleiden. De inkomens zijn vooral van invloed op het autobezit en dus ook het autogebruik.

Economische ontwikkelingen laten zich door hun afhankelijkheid van wereldwijde ontwikkelingen lastiger voorspellen en beïnvloeden dan demografische ontwikkelingen. Ook voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen hebben de Noordvleugelpartners hun strategie bepaald. Die komt erop neer dat de economische positie van de stadsregio Amsterdam sterker dient te worden. De bijdrage van de Noordvleugel aan de Nederlandse economie is groot en is de afgelopen jaren toegenomen, maar de relatief sterke positie op de ranglijst van stedelijke gebieden is niet onbedreigd. Groot-Amsterdam kent een duidelijke specialisatie in zogenoemde regionaal-stuwende diensten: handel, transport en zakelijke dienstverlening. Ook dienstverlening aan consumenten, het bank- en verzekeringswezen en de vrijetijdsbesteding is relatief belangrijk (bron: structuurdocument Noordvleugel).

Voor de verdere ontwikkeling van Schiphol hanteert de Noordvleugel de metropolitane strategie: groei van de luchthaven binnen grenzen van leefbaarheid en veiligheid moet bijdragen aan het functioneren van het stedelijk gebied als metropool met sterke economische clusters en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.

Op het gebied van locatiebeleid stemt het Platform Bedrijven- en Kantoorlokaties de plek van nieuwe kantoren- en bedrijventerreinen af. Gemeenten voeren voorlopig nog een zelfstandig acquisitiebeleid.

Voor parkeerbeleid (waar en voor welk tarief parkeren) noemt het RVVP streefnormen voor verschillende gebiedstypen, maar die zijn niet bindend. Op verschillende plaatsen in de stadsregio liggen 'herkomst P+R-terreinen'. Deze zijn vooral bedoeld om woon-werkverkeer op te vangen dichtbij de woonplaats. Amsterdam heeft ook enkele bestemmings P+R terreinen (in totaal ruim 1.200 parkeerplekken). Deze zijn vooral bedoeld voor sociaal-recreatief en toeristisch verkeer naar de binnenstad. Op het totale volume van het OV-gebruik is de invloed van dit soort voorzieningen beperkt.

Sociaal-maatschappelijke trends

Beschrijvingen van sociaal-maatschappelijke trends hebben altijd sterk de geur van het heden en recente verleden. Zo spelen in tijden van grote werkloosheid discussies over de groeiende vrije tijd. En is er bij terroristische dreigingen pessimisme over de economie. Uit alle toekomststudies blijkt dat het in feite onmogelijk is om trendbreuken te voorspellen.

We beperken ons daarom tot trends waarvan we verwachten dat ze op de langere termijn doorzetten. Als kapstok gebruiken we het rapport '7 Trends, Mobiliteit in veranderend Nederland', waarin enkele jaren geleden voor de Nota Mobiliteit maatschappelijke trends rond de (auto)mobiliteit op hun invloed zijn geschat.

De eerste twee trends (**geboortegolfgeneratie wordt ouder en de vergrijzing stijgt** na 2010) doen zich in de Noordvleugel minder voor. Door de relatief jonge bevolking van het SRA-gebied plus Almere speelt het voorspelde groei-effect op het autogebruik (nieuwe ouderen hebben vaker een rijbewijs en blijven langer rijden) hier minder. Duidelijk is wel dat deze trend het OV-gebruik niet bevordert.

- De trend dat de **economie blijft groeien** is naar verwachting sterk van toepassing op de Noordvleugel. Het aantal tweede en derde auto's neemt verder toe. In het stedelijk gebied vormt het gebrek aan parkeerruimte (of de hoge kosten van een parkeerplek) een rem op deze trend, in de suburbane gebieden doet zich deze trend wel voor. Ook hier is er een duidelijk negatief effect op het OV-gebruik, omdat het aantal 'gedwongen reizigers' afneemt.
- De trend dat **de immigratie hoog** blijft is inmiddels behoorlijk bijgesteld. Dat neemt niet weg dat de bevolkingsgroep van niet-Westerse afkomst nog een duidelijke inhaalslag kan maken in de overstap naar de individuele auto. Ook hier kan het openbaar vervoer terrein verliezen.
- De trend van de **individualisering** (vooral een meer huishoudens met een of twee personen) doet zich in de grote steden al langer voor dan daarbuiten. Doordat alleenstaanden het openbaar vervoer relatief meer gebruiken kan dat wel een groei-impuls voor het OV-gebruik betekenen.
- De trend dat **vrouwen meer buitenshuis** werken zet vermoedelijk door, zeker met krapte op de arbeidsmarkt. Van oudsher was het autogebruik van vrouwen laag, maar de ontwikkelingen in de afgelopen jaren laten zien dat er een inhaaleffect is. De hiermee samenhangende subtrend voor toenemende taakcombinatie (werken, zorg, winkelen en opleiding) wijst eerder op groei van het autoverkeer dan op groei van het openbaar vervoer.
- De laatste trend van **toenemende vrijetijdsbesteding buitenshuis** lijkt voorlopig ook van toepassing. Ook hier is de auto in het voordeel ten opzichte van het openbaar vervoer. Omdat vrijetijdsverkeer veel minder dan het woon-werk- en woon-schoolverkeer gebonden is aan de spits, is deze trend slechts beperkt relevant voor de investeringsstrategie.

Samenvattend: bijna alle landelijke trends wijzen eerder op meer autoverkeer dan op meer OV-gebruik. In stadsgewesten ligt dat genuanceerder, omdat de auto daar steeds meer te maken krijgt met verzadigingsverschijnselen (ruimtegebrek, files). Ook de problemen met de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden – waarmee leefbaarheid weer hoger op de bestuurlijke en maatschappelijke agenda is gekomen – biedt een tegenkracht.

Technologische ontwikkelingen

Bij technologische ontwikkelingen geldt de beperkte voorspelbaarheid nog sterker. De belangrijkste innovaties voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer zijn informatietechnologie, voertuigtechnologie en technologie voor de aanleg van infrastructuur.

Informatietechnologie: het openbaar vervoer kan profiteren van ontwikkelingen op het gebied van reisinformatie, systeemintegratie en betaalsystemen. Veel technologieën zijn nog niet uitontwikkeld. Zo biedt actuele reisinformatie onderweg een duidelijk voordeel voor de kwetsbare OV-keten. Doordat voertuigen beter met elkaar kunnen communiceren, kan

het probleem van gebrekkige aansluitingen verminderen. En de OV-chipkaart als betaalsysteem biedt niet alleen meer mogelijkheden voor marketing en tariefdifferentiatie, maar ook voor betere informatie over reisgedrag.

Het openbaar vervoer kan te maken krijgen met de gevolgen in het reisgedrag door allerlei vormen van e-business (telewerken, elektronisch winkelen, virtuele contacten). Er is al veel gespeculeerd over de effecten van internet op verplaatsingen. Door virtuele contacten, telewerken en teleshoppen zouden fysieke verplaatsingen kunnen afnemen, was een veronderstelling. Inmiddels is duidelijk dat virtuele contacten de fysieke reizen niet vervangen maar aanvullen. Bij virtuele contacten horen ook fysieke ontmoetingen; telewerken vervangt niet de behoefte aan fysieke contacten maar levert andere patronen in de tijd op. Bij winkelen op het internet hoort een oriëntatie op 'echte' producten in winkels. Sommige producten koop je op internet na je eerst te hebben georiënteerd in een winkel, andere producten koop je in de winkel na je eerst te hebben georiënteerd op internet. Kortom, voor langere termijn is er geen reden om aan te nemen dat er minder verplaatsingen komen als gevolg van ICT-ontwikkelingen. Wel kunnen de patronen over de tijd en over bestemmingen veranderen. De behoefte aan en mogelijkheden tot flexibiliteit nemen alleen maar toe. Iets dat beter past bij individueel vervoer dan bij collectief vervoer.

Qua **voertuigtechnologie** zijn er de afgelopen decennia weinig doorbraken geweest. Bijna alle technieken van nu waren er ook 25 jaar geleden al. De enige uitzondering daarop vormt de magneetzweeftechniek. Deze techniek leent zich vooral voor de wat langere afstanden (meer dan 50 kilometer), maar met de grote optreksnelheden zijn regionale toepassingen niet uitgesloten. Verder werkt de Technische Universiteit Delft aan de Superbus; deskundigen zijn sceptisch over de mogelijkheden.

Voor de langere termijn bestaan er toekomstbeelden met automatische voertuiggeleiding, waardoor individueel vervoer toegroeit naar collectief vervoer. Bij de individuele auto moet je dan denken aan snelwegen waar auto's met grote snelheid kort achter elkaar kunnen rijden. Bij collectief vervoer gaat het dan om *people movers* zonder directe bestuurders. Voorlopig is de verwachting niet gerechtvaardigd dat dit soort ontwikkelingen in de periode tot 2030 een grote vlucht nemen.

Qua **aanleg van infrastructuur** is er de laatste jaren veel ervaring opgedaan met tunnelboortechneken, maar een toenemend probleem vormen daarbij de steeds strengere eisen aan tunnelveiligheid. Per saldo maakt dat de kansen voor vormen van ondergronds transport niet groter.

Conclusies

De beschouwing over verleden, heden en toekomst van het openbaar vervoer laat zien dat er twee krachtenvelden zijn die de ontwikkelingen bepalen.

Ten eerste is er een krachtenveld dat we aanduiden met de individuele 'geneigdheid' om het openbaar vervoer te gebruiken. Dit krachtenveld is nauwelijks locatiegebonden en heeft vooral te maken met de positie van het openbaar vervoer ten opzichte van andere vormen van mobiliteit: de fiets op de kortere afstand en de auto ook op langere afstand. De belangrijkste trends in dit krachtenveld zijn de groei en krimp van de omvang van doelgroepen die het openbaar vervoer gebruiken, de prestaties van het openbaar vervoer ten opzichte van de concurrenten (ook qua prijs) en de houding ten opzichte van of het imago van het openbaar vervoer. De overheid kan deze ontwikkelingen deels beïnvloeden, maar deels ook niet.

Het tweede krachtenveld is wel locatiegebonden en heeft te maken met 'ruimtelijke' invloeden. Hoge bebouwingsdichtheden bij knooppunten van openbaar vervoer, functiemenging en de ruimte voor alternatieve vervoerwijzen bepalen sterk of het openbaar vervoer groeit of niet. Ook hier spelen zowel autonome als door de overheid te beïnvloeden factoren.

We moeten constateren dat het openbaar vervoer in het eerste krachtenveld nog steeds terrein verliest. Het aantal mensen dat afhankelijk is van het openbaar vervoer loopt terug door economische en sociaal-demografische ontwikkelingen. Het toenemende autobezit en -gebruik is het duidelijkste symptoom. Ook qua prestaties en imago heeft het openbaar vervoer terrein verloren ten opzichte van de voornaamste concurrenten. Dit ondanks aanzienlijke organisatorische veranderingen en investeringen in het openbaar vervoer.

In het tweede krachtenveld ligt dit beeld, zeker voor de Stadsregio Amsterdam, duidelijk genuanceerder. Enerzijds heeft er zich een aanzienlijke verstedelijking voorgedaan, waarbij op een behoorlijk aantal plaatsen verdichting en functiemenging heeft plaatsgevonden bij knooppunten van openbaar vervoer. Dat leidt op een flink aantal plaatsen tot groei van het OV-gebruik. Anderzijds zijn de verplaatsingen meer kris-kras geworden, wat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van vooral de auto er niet beter op maakt. Per saldo is er binnen dit krachtenveld voor de stadsregio Amsterdam wel een gunstige ontwikkeling voor het openbaar vervoer en zelfs zo dat de negatieve trend bij de OV-geneigdheid wordt gecompenseerd. Vooral de snelle vormen van openbaar vervoer tussen de grotere kernen laten een duidelijke groei zien.

BIJLAGE 3. OV-VISIE 2003













In de OV visie 2003 is opgenomen dat iedereen in principe openbaar vervoer 'in de buurt' krijgt. Er zijn diverse normen t.a.v. het minimum voorzieningenaanbod van 'niveau C' opgenomen.

Het aantal inwoners bepaalt het type openbaar vervoer:

- Buurten met meer dan 4.000 inwoners krijgen van 7.00 tot 23.00 uur elk uur een bus en in de ochtend- en avondspits twee keer per uur.
- Onder de 4.000 inwoners wordt vraagafhankelijk vervoer aangeboden met dienstregeling, haltes en een vaste route.
- Buurten met meer dan 1.000 inwoners krijgen ten minste twintig keer per dag van 7.00 tot 23.00 uur een vorm van openbaar vervoer.
- Buurten met minder dan 1.000 inwoners krijgen in principe geen openbaar vervoer, behalve:
 1. als deze buurten een aaneengesloten kern vormen,
 2. of als zich in zo'n buurt ten minste veertig reizigers aandienen,
 3. of als er door zo'n buurt al een buslijn loopt,
 4. of als in het concessiegebied voor maatwerk wordt gekozen.

Daarnaast bevinden haltes zich op maximaal 400 meter hemelsbrede afstand van het zwaartepunt van de bebouwing. Hoe groter de dichtheid van bewoners, des te kleiner de afstand tussen haltes kan zijn. De halteafstand hangt tevens samen met het aanbod van reizigers. Deze zgn. collectiviteitseis (voldoende reizigers om schaalvoordelen te behalen bij het bundelen van vervoerstromen) geldt bij herkomsten (buurten) en bestemmingen (locaties als winkelcentra en onderwijsinstellingen).

BIJLAGE 4. LEGENDA KAARTEN

LEGENDA	
	ART
	ART (capaciteitsuitbreiding)
	ART of Metro
	Metro
	Metro of HOV-tram
	HOV-tram
	HOV-bus
	Knooppunt
	
	
	
	P&R terrein

