

Regionaal SUMP

Een Duurzaam Mobiliteitsplan in de Vervoerregio Amsterdam

6 januari 2021

Status: concept

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	1
Inleiding.....	2
Trends en ontwikkelingen	2
Strategische Opgaven en Doelen	6
VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT	6
NAAR EEN CO2 - NEUTRAAL MOBILITEITSYSTEEM.....	7
Naar Een VEILIG EN PRETTIG Systeem - VAN DEUR TOT DEUR STRATEGISCHE OPGAVE 3:.....	7
MOBILITEIT EN OMGEVING passen BIJ ELKAAR STRATEGISCHE OPGAVE 4:	8
NABIJHEID VAN DAGELIJKSE ACTIVITEITEN STRATEGISCHE OPGAVE 5:.....	9
Gebiedstypen en mobiliteit in de regio	9
METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED.....	9
CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	10
STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED	10
LANDELIJK WONEN EN RECREËREN	10
MAINPORTS EN GREENPORT	11
Mobiliteit in regio Amsterdam – gister, vandaag en morgen	11
Actiegebieden, Programma's en maatregelen	14
Uitgifte en beheer van concessies.....	15
Netwerken opwaarderen en corridors ontwikkelen	16
Knooppuntontwikkeling	16
(Lokale) knelpunten verminderen en optimalisatie ruimte	16
Maatregelen voor duurzame mobiliteit	17
Inclusief en Toegankelijk	17
Robuustheid en Veiligheid garanderen	17
Effectieve samenwerkingsverbanden en adequate governance.....	18
Leren, evalueren en innoveren	18
De Vervoerregio Amsterdam en haar werkwijze	18

INLEIDING

Voor u ligt het Regionale Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) van de Vervoerregio Amsterdam, met daarin de strategische opgaven waar we met elkaar voor staan. Het SUMP geeft richting aan onze huidige en toekomstige activiteiten, en legt de verbinding tussen beleid (onze vijf strategische opgaven), programma's & projecten (onze Investeringsagenda Mobiliteit) en bevat een strategie voor monitoring.

Onze dynamische regio verandert in hoog tempo. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen zal de komende jaren naar verwachting, ondanks de crisis, verder groeien. Deze ontwikkeling is gunstig voor de economie maar stelt ons als Vervoerregio tegelijkertijd voor stevige uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, leefkwaliteit, inclusiviteit en duurzaamheid. Ook zien we dat ICT een steeds grotere rol speelt in onze samenleving. Er is meer actuele informatie beschikbaar en nieuwe technieken en kennis door data bieden kansen om anders naar de opgaven te kijken. Met het regionale verkeer en vervoerbeleid moeten we hier zeer actief en flexibel op in kunnen spelen.

Werken aan de best bereikbare regio van Nederland doen we uiteraard niet alleen, maar in samenwerking met alle partners die samen met ons willen vernieuwen en bouwen aan één optimaal mobiliteitssysteem voor een sterke economische, sociale, leefbare en duurzame regio Amsterdam.

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Groei van bevolking, economie en toerisme

Ondanks de coronacrisis is de verwachting dat de vervoerregio Amsterdam groeit, dat de economie aan zal trekken en dat de regio nog steeds zeer aantrekkelijk blijft om in te wonen, te werken en te verblijven. Zo groeit het aantal inwoners in de vervoerregio van 1,51 miljoen in 2017 naar 1,8 miljoen inwoners in 2040 (circa 9,3%)¹. In de vervoerregio staan op dit moment 718.608 woningen². Net als het aantal inwoners neemt dit aantal toe, alleen al de gemeente Amsterdam heeft op middellange termijn (2025) behoefte aan meer dan 50.000 nieuwe woningen. Hoewel de economie de komende jaren minder hard groeit dan voorspeld, of misschien licht zal krimpen, is de verwachting dat het aantal arbeidsplaatsen blijft stijgen. Ook groeit het aantal toeristen waarvan er veel de regio bezoeken.



Technologische vooruitgang

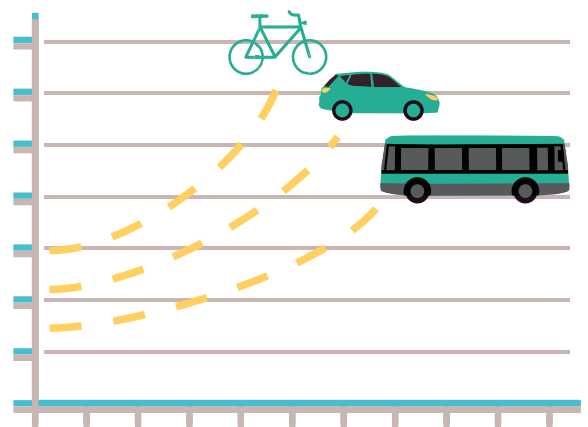
Een belangrijke trend is de opkomst van nieuwe ICT-toepassingen, die het mogelijk maken om vraag en aanbod van allerlei diensten directer aan elkaar te koppelen en slimmer te organiseren. De toenemende beschikbaarheid van data zorgt voor meer real-time informatie en betere voorspellingen. Daardoor kan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

Meer vraaggerichtheid

De scheidslijn tussen de traditionele vervoerwijzen auto, openbaar vervoer en fiets vervaagt. Daarbij nemen gebruikers diensten af van mobiliteitsaanbieders en kiezen per reis de combinatie van vervoerwijzen met de meeste voordelen. Naar verwachting verschuift het zwaartepunt van aanbodgericht naar vraaggericht vervoer, en van bezit naar delen van vervoermiddelen. Tegelijkertijd zien we de verschuiving van collectief naar individueel vervoer, zowel fiets en lopen als auto. Knooppunten, de plekken waar vervoerwijzen en reizigers bij elkaar komen, krijgen daardoor een steeds belangrijkere rol in en tussen de verschillende vervoernetwerken.

Veranderende druk op de mobiliteitsnetwerken

Waar eerder voorspeld werd dat de druk op alle netwerken zou toenemen is dit voor de komende decennia onduidelijk. De verwachting is dat het autogebruik blijft toenemen, maar wel meer verspreid over de dag. Ook de druk op het ov is afgenomen. Er zijn daarbij kansen om de ingezette trend van thuiswerken en spitsmijden te versterken. Het gebruik van de fiets neemt wel toe, zowel in het voor- en natransport van het openbaar vervoer als voor de lange afstanden door de populariteit van de elektrische fiets. Ook de logistiek (goederenvervoer) maakt een grote groei door. Dit zien we terug in de beschikbare capaciteit van de verschillende netwerken. De wegen naar de economische centra blijven echter aandachtspunten en het is daar druk in het openbaar vervoer en op de fietspaden. Er wordt al flink geïnvesteerd in



doorstromings-maatregelen voor de auto en het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk wordt uitgebreid met R-net lijnen, de Amstelveenlijn, de Uithoornlijn en recent met de komst van de Noord/Zuidlijn. De groei blijft in de toekomst naar verwachting doorzetten⁴ waardoor de urgentie voor scherpe keuzes toeneemt. Uitbreiding van de infrastructuur is niet altijd meer de aangewezen oplossing en er zal gericht geïnvesteerd moeten worden in knelpunten, maar ook in de kwaliteit van de openbare ruimte.

Beleving belangrijker

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



Verkeersveiligheid blijvend aandachtspunt

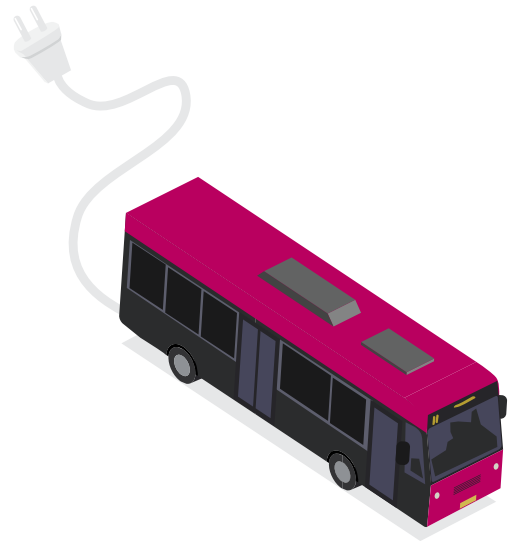
De gewenste afname van het aantal verkeersdoden stagneert. Dit aantal ligt in de vervoerregio al jaren rond de 30 per jaar. Het aantal ernstige verkeersgewonden fluctueert. Daarbij vallen de meeste ernstig gewonden onder fietsers en gemotoriseerde tweewielers⁶. Blijvende aandacht voor verkeersveiligheid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

Iedereen doet mee

Inclusiviteit wordt steeds belangrijker in de Nederlandse samenleving. Iedereen heeft het recht om te kunnen deelnemen aan de maatschappij, ongeacht een beperking. Mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol. De mate waarin iemand zich zelfstandig kan verplaatsen, is bepalend voor de mate waarin hij of zij kan deelnemen aan de samenleving. De Vervoerregio heeft als concessieverlener van het ov de taak om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen met het ov kunnen reizen en streeft samen met de gemeenten naar een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem.

Duurzaamheid

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



Veranderde rol van de overheid

Vanuit het Rijk is er steeds minder budget beschikbaar voor grote opgaven. Hierdoor moeten we anders naar de mobiliteitsopgave kijken. De rol van inwoners en bedrijven wordt hierin prominenter. Steeds meer bereikbaarheidsinitiatieven komen van de inwoners en bedrijven zelf. Bijvoorbeeld werknemers die hun medewerkers stimuleren om buiten de spits te rijden of bedrijven die bijdragen aan projectontwikkeling. Dit verandert de rol van de overheid en vraagt om een nadere blik op wet- en regelgeving. Samenwerking is noodzakelijk, ook rond de Omgevingswet.



AMBITIES: MOBILITEIT MOET BIJDRAGE LEVEREN

De vijftien gemeenten binnen de vervoerregio hebben tijdens de Regioraad van december 2017 het Beleidskader Mobiliteit vastgesteld. Daarin zijn drie ambities vastgelegd, die de beoogde bijdrage van mobiliteitsontwikkelingen aan de samenleving in regio Amsterdam beschrijven:



Economische en sociale
ontwikkeling



Leefkwaliteit



Duurzaamheid

CONCLUSIE

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

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

STRATEGISCHE OPGAVEN EN DOELEN

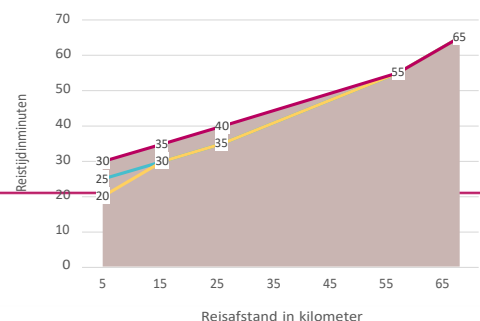
Om tot een Mobiliteitssysteem te komen dat de economische en sociale ontwikkeling in de regio bevordert, de leefkwaliteit verbetert en aan strikte duurzaamheidsdoelstellingen bijdraagt moeten we grote uitdagingen aangaan. Daarom werkt de Vervoerregio met vijf strategische opgaven:

VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT STRATEGISCHE OPGAVE 1:

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

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

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



REISTIJD VAN DEUR TOT DEUR – Indicator

Doelambities: Een acceptabele en betrouwbare reistijd van deur tot deur, ongeacht de vervoerwijze. Welke reistijd we acceptabel vinden, is afhankelijk van de reisafstand en het reismotief (zie grafiek hieronder).

NAAR EEN CO₂ - NEUTRAAL MOBILITEITSSYSTEEM STRATEGISCHE OPGAVE 2:

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

CO₂ BALANS VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM – Indicator

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

NAAR EEN VEILIG EN PRETTIG SYSTEEM - VAN DEUR TOT DEUR STRATEGISCHE OPGAVE 3:

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

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

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

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

AANTAL ERNSTIGE VERKEERSSLACHTOFFERS – Indicator

Doelambitie: Reductie van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden conform de landelijke doelstelling. Een daling 25% t.o.v. 2010 en wordt aangevuld met een strategie op langere termijn om ernstige verkeersslachtoffers te voorkomen.

RAILVEILIGHEID – Indicator

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

SOCIALE VEILIGHEID IN HET OPENBAAR VERVOER – Indicator

Doelambitie: De veiligheid op haltes en in voertuigen mag niet slechter zijn dan in de openbare ruimte. De sociale veiligheid is minimaal een 7,5 score op basis van het oordeel van reizigers en personeel.

MOBILITEIT EN OMGEVING PASSEN BIJ ELKAAR STRATEGISCHE

OPGAVE 4:

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

RUIMTEGEBRUIK MOBILITEITSSYSTEEM – Indicator

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

INPASSING MOBILITEITSSYSTEEM – Indicator

Doelambitie: Het mobiliteitssysteem is goed ingepast in de omgeving. Dit geldt zowel voor de snelheid en de functionaliteit als voor de uitstraling en het materiaalgebruik.

NABIJHEID VAN DAGELIJKSE ACTIVITEITEN STRATEGISCHE OPGAVE 5:

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

NABIJHEID – Indicator

Doelambitie: Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een efficiënter mobiliteitssysteem met behulp van verdichting, functiemenging, knooppuntontwikkeling en verkeersstructuren. Meer mensen bereiken hun dagelijkse activiteiten op loop- en fietsafstand.

GEBIEDSTYPEN EN MOBILITEIT IN DE REGIO

De structuur van steden en gemeenten in een regio heeft een grote invloed op de mobiliteit. De verschillende soorten gebieden binnen een regio hebben verschillende invloeden op het genereren van vraag naar mobiliteit en stellen ook eisen aan de implementatie van verschillende modaliteiten binnen dit type gebied. Niet alle vervoerwijzen zijn overal mogelijk en niet alle mogelijke modaliteiten zijn wenselijk - afhankelijk van de functies van een type gebied, de beschikbare ruimte en vervolgens de activiteiten die openbare ruimte innemen. In de regio Amsterdam maken we daarom onderscheid tussen vijf gebiedstypen die helpen bij de juiste samenstelling van het mobiliteitssysteem in de regio als geheel.

METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED

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

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

CENTRUMSTEDELIJK GEBIED

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

Hier moet gezorgd worden voor een goede samenhang tussen de verschillende vervoersnetwerken en de knooppunten. Er moet een balans worden gevonden tussen wonen, werken, recreëren en de verkeersstromen die deze functies teweegbrengen.

STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED

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

Vannuit dit type gebieden moeten hoogwaardige en directe verbindingen met de andere gebieden aanwezig zijn, die voor vlotte doorstroming zorgen en een comfortabele reis bieden. Hier moet aandacht worden besteed aan de first and last mile met systemen zoals vervoer op afroep naar knooppunten en haltes. Vervoersnetwerken en knooppunten binnen dit gebiedstype moeten worden opgewaardeerd.

LANDELIJK WONEN EN RECREËREN

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

Door de lagere dichtheden is het autogebruik in deze gebieden relatief hoog en dat van fiets en openbaar vervoer lager. Door relatief weinig inwoners en lage bebouwingsdichtheden ligt het aanbieden van fijnmazig traditioneel openbaar vervoer niet voor de hand. Als aanvulling op het OV wordt daarom ingezet op het aanbieden van vraagafhankelijk vervoer van en naar haltes en knooppunten.

Dit gebiedstype geeft een belangrijke rol aan individueel vervoer met de fiets en de auto. Voor de verbinding met andere gebiedstypes zijn combinaties noodzakelijk, bijvoorbeeld met P+R op de knooppunten en haltes. Het aanbieden van vraagafhankelijk vervoer van en naar OV-haltes of knooppunten moet verder worden ontwikkeld.

MAINPORTS EN GREENPORT

In deze gebieden liggen de luchthavens, zeehavens en de bloemenveiling. De opgaven zijn het versterken van het internationale vestigingsklimaat en de bereikbaarheid, evenals het gastvrij opvangen van bezoekers. Kenmerken zijn de internationale vervoersnetwerken over de weg en het spoor, de forensenstromen en de reizigers. Het aantal werknemers en bezoekers verschilt sterk.

Gebieden met een hoog aantal bezoekers en werknemers zoals Schiphol vereisen andere oplossingen dan Westpoort met een lage arbeidsdichtheid.

In dit gebiedstype is een goede doorstroming van het goederenvervoer essentieel. In de hier beschreven gebieden bevinden zich veel arbeidsplaatsen met vroege en late diensten en veel arbeidsplaatsen voor praktisch geschoold personeel. Deze locaties verdienen extra aandacht en moeten goed bereikbaar zijn met collectief vervoer om vervoerarmoede tegen te gaan. De 24-uurs economie stelt in dit gebiedstype extra eisen aan slim openbaar vervoer en sociale veiligheid.

MOBILITEIT IN REGIO AMSTERDAM – GISTER, VANDAAG EN MORGEN

Binnen de Vervoerregio wordt in toenemende mate gewerkt aan het efficiënt, transparant, toegankelijk, gecoördineerd en vraaggericht inrichten en ontsluiten van alle regionale mobiliteitsgegevens. Bepaalde indicatoren zijn belangrijke referentiewaarden om de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen te onderzoeken en gebieden te identificeren waar extra stappen genomen moeten worden. De indicatoren in de volgende tabel worden regelmatig gemonitord, onder andere in de monitoring van het Beleidskader Mobiliteit en de Regionale Thermometer Mobiliteit (RTM). Door de diversiteit aan bronnen is het niet altijd mogelijk om één referentiejaar te gebruiken. Op sommige indicatoren ziet de Vervoerregio graag een ontwikkeling, andere (voornamelijk waar de Vervoerregio minder of geen directe invloed op heeft) worden zijdelings gemonitord.



Indicator	Definitie	Recente waarde	beoogde ontwikkeling
VERKEERSVEILIGHEID			
Aantal verkeersdoden in de Vervoerregio	Verkeersdode: iemand die bij of na een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste één rijdend voertuig betrokken is, binnen dertig dagen aan de gevolgen van dat ongeval overlijdt, mits dat geen zelfdoding betreft.	2019: 32	↓
Ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio	Ernstig verkeersgewonde: Slachtoffer met ernstig letsel dat als gevolg van een verkeersongeval is opgenomen in het ziekenhuis en niet binnen 30 dagen is overleden. De ernst van het letsel wordt bepaald volgens een internationaal gebruikte maat.	2016: 2070	↓
Railveiligheid	Railveiligheid: fysieke veiligheid van het tram- en metrosysteem binnen het gebied van de	2019: 125 gewonden in	↓

	vervoerregio. Het gaat onder andere om aanrijdingen met en zonder letsel, gewonde reizigers in voertuigen of op metroperrons.	voertuigen en op metroperrons	
Aantal deelnames aan verkeerseducatieprojecten; Aantal verkeersveiligheidscampagnes in de Vervoerregio	Verkeerseducatieproject: Project om kinderen en jongeren in de leeftijdsgroepen tussen 0 en 18 jaar op scholen en kinderdagverblijven les te geven over veiligheid in het verkeer. Verkeersveiligheidscampagne: Publieksactie om mensen voor te lichten over en te motiveren tot verkeersveilig gedrag.	Schooljaar 2018/2019: 17.600 deelnames en 12 campagnes	↑
MODAL SPLIT			
Modal split van bewoners en bezoekers, Vervoerregio, werkdag	Verplaatsing: Reis van herkomst naar bestemming met één verplaatsingsmotief. Modal split: Procentuele verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten). Deze kan worden berekend naar aantal verplaatsingen of naar voertuigkilometers.	OVin 2019: Auto: 38% OV 16% Fiets 26% Lopen 16%	👁️
Autogebruik	Autogebruik: Aantal verplaatsingen per auto, in dit geval per persoon per dag.	2019: 0,82	↓
OV-gebruik	OV-gebruik: Aantal verplaatsingen per OV, in dit geval per persoon per dag.	2019: 0,30	↑
Fietsgebruik en lopen	Fietsgebruik en lopen: Aantal verplaatsingen per fiets of te voet, in dit geval per persoon per dag.	2019: 1,25	↑
Verplaatsingen door bewoners van de Vervoerregio, werkdag	Verplaatsing: Reis van herkomst naar bestemming met één verplaatsingsmotief.	2019: 2,48	👁️
Autobezit	Autobezit: Percentage personen van 18 jaar en ouder in het bezit van een auto.	2018: 37%	↓
VERVOERSVRAAG EN - AANBOD			
Reizigerswaardering OV	Reizigerswaardering: Oordeel van OV-reizigers over diverse aspecten van hun reis, in dit geval gemeten met de enquêtes van de OV-Klantenbarometer.	2019: 7,7 – 8,0	↑
Aantal deelauto's	Deelauto: Auto die door meerdere mensen gebruikt kan worden,	2019: 1.931	↑

	meestal met een abonnement en reserveringssysteem. In dit geval gaat het om auto's met een vaste standplaats.		
Toegankelijkheid van OV-haltes voor reizigers met een motorische en/of visuele beperking.	Toegankelijkheid: Mate waarin reizigers met een motorische en/of visuele beperking zelfstandig gebruik kunnen maken van OV-haltes en in en uit de voertuigen kunnen komen.	2019: 100% van metrohaltes, 48% van bushaltes, 18% van tramhaltes toegankelijk	
Beleving van het mobiliteitssysteem	Beleving: In dit geval waardering van reizigers voor hun reis per auto, fiets of OV	2019: Autoreizigers geven hun reis een 6,8, fietsers een 6,9 en OV-reizigers een 7,3. (Onderzoek Reizen en hinderbeleving in de regio Amsterdam)	
AFSTANDEN EN TIJD			
Aantal te bereiken bestemmingen in X tijd	We laten hier zien: De onderlinge verhouding tussen het aantal bereikbare adressen of banen, die vanaf locaties in de vervoerregio binnen 30 minuten bereikbaar zijn met verschillende modaliteiten.	2019: Lopen: 1% OV: 9% Fiets: 15% Auto: 75% NB: Lopen, Fiets en OV scoren in Amsterdam hoger en Auto juist lager.	 Lopen, Fiets, OV
Aantal te bereiken bestemmingen in X afstand (nabijheid)	We laten hier zien: de gemiddelde afstand in de vervoerregio tussen een woonadres en een basisschool, huisarts of supermarkt.	Basisschool: Meeste stedelijke gebieden 0-1 km; Meeste landelijke gebieden 1- 2 km Huisarts: Meeste stedelijke gebieden 0-1 km; Meeste landelijke gebieden 1- 5 km Supermarkt: Meeste stedelijke gebieden 0-1 km; Meeste landelijke gebieden 1- 5 km	
Loopafstanden naar OV-haltes	Het gaat hier om loopafstanden hemelsbreed, dus in een rechte lijn van adres naar halte, zonder	2019: 93% van de adressen in de Vervoerregio	

	rekening te houden met het werkelijke stratenpatroon.	heeft binnen 400 meter hemelsbreed een OV-halte	
DUURZAAMHEID EN ENERGIEVERBRUIK			
Indicator	Definitie	Recente waarde	beoogde ontwikkeling
CO ₂ neutraal mobiliteitssysteem: uitstoot CO ₂ (ton)	Onder mobiliteitssysteem verstaan we hier: Wegverkeer, mobiele werktuigen, binnen- en recreatievaart, zeescheepvaart en visserij, railverkeer (alleen diesel)	2018: 2,67 miljoen	↓
CO ₂ neutrale personenauto's: aandeel in totaal	Het aandeel elektrische personenauto's op het totale aantal geregistreerde personenauto's. Het gaat hier om volledig elektrisch auto's (FEV) en plug-in hybride auto's (PHEV).	2019: 4,3%	↑
<u>Vermindering</u> CO ₂ uitstoot OV-bussen	We gaan hier uit van vermindering van CO ₂ uitstoot van bussen in de OV-concessies van de Vervoerregio. Het gaat om de procentuele vermindering t.o.v. 2017.	2020: 39%	↑
Geluidshinder	Percentage van de bevolking dat ernstige geluidshinder ervaart door weg-, trein- of vliegverkeer.	2016: 40,4%	↓
Hernieuwbare energiebronnen	Aandeel gebruikte hernieuwbare energiebronnen (geothermie, biomassa, biogas en wind) voor vervoer.	2018: 4,6%	↑

ACTIEGEBIEDEN, PROGRAMMA'S EN MAATREGELEN

De Vervoerregio Amsterdam heeft de ambitie om de best bereikbare regio van Nederland te zijn en investeert tot 2030 ruim een miljard euro in bereikbaarheid en verkeersveiligheid om onze regio aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers. Om dit doel te bereiken ondernemen we tal van activiteiten: we geven ov-concessies uit en investeren in infrastructuur. We zorgen voor het kunnen combineren van vervoerwijzen, de toepassing van nieuwe en slimme technieken en het verduurzamen van vervoer, ook in de logistiek. Daarnaast kan verandering van reizigersgedrag bijdragen aan het bereiken van onze doelen. Hier kunnen we op sturen met campagnes, prijsprikkels of bijvoorbeeld door het prettiger maken van de beleving van de hele reis. Inclusiviteit, het gegeven dat iedereen mee kan in het mobiliteitssysteem, is altijd een belangrijk uitgangspunt. Tenslotte wordt het beheer & onderhoud van infrastructuur en andere voorzieningen een steeds belangrijkere opgave en dit biedt tegelijk kansen om strategische doelen te bereiken. In dit hoofdstuk laten we de belangrijkste activiteiten zien, gebundeld in een aantal programma's. Deze

programma's vloeien voort uit het beleid. Voor een volledig overzicht van alle programma's en projecten verwijzen we naar de Investeringsagenda Mobiliteit in **bijlage X**. In onderstaand figuur wordt schematisch weergegeven hoe de programmaonderdelen bijdragen aan de vijf strategische opgaven (de doelen) van de Vervoerregio (donkere kleur veel bijdrage, lichte kleur enige bijdrage).

Programma's		VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT	NAAR EEN CO2 NEUTRAAL MOBILITEITSYSTEEM	VEILIG EN PRETTIG VAN DEUR TOT DEUR	MOBILITEIT EN OMGEVING PASSEN BIJ ELKAAR	NABIJHEID VAN DAGELIJKSE ACTIVITEITEN
1	Uitgeven en beheren van concessies					
2	Netwerken opwaarderen en corridors ontwikkelen					
3	Knooppuntontwikkeling					
4	(Lokale) knelpunten verminderen en optimalisatie ruimte					
6	Maatregelen voor duurzame mobiliteit					
7	Inclusief en Toegankelijk					
8	Robuustheid en veiligheid garanderen					
9	Effectieve samenwerking en adequate governance					
10	Leren, evalueren en innoveren					

UITGIFTE EN BEHEER VAN CONCESSIONS

Als opdrachtgever is de Vervoerregio Amsterdam verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de vijftien gemeenten die samen het grondgebied van de Vervoerregio vormen. De Vervoerregio is verdeeld in drie deelgebieden, namelijk Amsterdam (stad), Zaanstreek Waterland en Amstelland Meerlanden (beide regio). Per deelgebied verleent de Vervoerregio Amsterdam aan een vervoerbedrijf een concessie. De twee regionale concessies worden openbaar aanbesteed. De concessie Amsterdam wordt inbesteed. Als opdrachtgever is de Vervoerregio ook verantwoordelijk voor het concessiebeheer. In de concessies komt veel van het beleid samen. We streven hier onder andere naar bereikbaarheid, duurzaamheid, inclusiviteit, toegankelijkheid en een soepele overstap op andere modaliteiten.

NETWERKEN OPWAARDEREN EN CORRIDORS ONTWIKKELEN

De Vervoerregio zet zich in voor een goed bereikbare regio waarbij wordt gezocht naar de mobiliteitsoplossingen best passend bij de omgeving, met als doel om woon-, werk-, en recreatielocaties met elkaar te verbinden. Dit betekent het opwaarderen van netwerken, het maken van nieuwe corridors of het verbeteren van bestaande. Denk hierbij aan het ov-netwerk in de regio, of het metropolitane fietsnetwerk. Projecten onder deze categorie zijn voornamelijk bovenlokale, regionale of nationale maatregelen. Dit gaat daarom altijd in samenwerking met onze lokale, regionale en nationale partners.

Kenmerkende projecten zijn bijvoorbeeld diverse fietsprojecten zoals het instellen van fietsstraten in stedelijk gebied, uitbreiding van het metropolitane fietsnetwerk met directe hoogwaardige fietsverbindingen tussen Amsterdam en de omliggende gemeenten (denk aan Zaanstad) of het slechten van diverse barrières, zoals water en infrastructuur. Een in het oog springende ambitie van de Vervoerregio is om het regionale fietsnetwerk te volmaken met een ontbrekende fietsschakel tussen het noorden en het zuiden van Amsterdam door middel van een vaste oeververbinding (Sprong over het IJ). Hiermee worden niet alleen sprongen gemaakt op het gebied van bereikbaarheid, maar ook op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit.

Daarnaast voert de Vervoerregio samen met haar partners verschillende hoogwaardige openbaarvervoerprojecten (HOV-projecten) uit waarbij de bus een hoofdrol speelt. Denk daarbij aan de verbinding van Amsterdam met Zeeburgereiland. Tevens zijn er diverse lopende infrastructuurprojecten waarbij steden en gebieden beter worden ontsloten met de regio en de rest van het land. Denk daarbij aan nieuwe tramverbindingen (Amsteltram en Uithoornlijn) die Amsterdam met de stad Uithoorn verbinden, het optimaliseren van verkeersknooppunten (zoals de Guisweg) voor een betere doorstroming en diverse maatregelen om zowel de tram als de metro te versnellen. Voor een optimale bereikbaarheid van de regio legt de Vervoerregio de ambitie hoog, en zet zich in voor een verlenging van de Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp, en op het sluiten van de metroring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal Station. Dit om zowel bestaand stedelijk gebied, maar ook nieuwe woningen en werkgelegenheid in diverse transitiegebieden beter te ontsluiten en te verbinden met de regio, waarbij de reiziger een alternatief voor de auto geboden krijgt.

KNOOPPUNTONTWIKKELING

Op knooppunten komen grote stromen reizigers en diverse modaliteiten samen. Het is daarom belangrijk om te zorgen voor een soepele, (sociaal) veilige en begrijpelijke overstap. De Vervoerregio zet zich daarvoor in op en rondom diverse knooppunten in de regio met maatregelen die betrekking hebben op loopstromen, wayfinding, beleving en toegankelijkheid en inclusiviteit.

Concrete projecten zijn de herinrichtingen van diverse (stations)omgevingen op grotere stations zoals Amsterdam Centraal, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan, Amsterdam RAI, Amstelstation en station Zuid. Daarnaast worden diverse busstations en kleinere treinstations in de regio gemoderniseerd. Daarbij wordt altijd gekeken naar loopstromen, wayfinding en hoogwaardige vormen van fietsparkeren. Ook de grote multimodale knoop van Schiphol valt onder deze categorie waar oplossingen worden gezocht voor de enorme toestroom van verschillende modaliteiten en de enorme hoeveelheden reizigers.

(LOKALE) KNELPUNTEN VERMINDEREN EN OPTIMALISATIE RUIMTE

De Vervoerregio staat voor een optimaal netwerk met een goede doorstroming. Het is daarom belangrijk om (lokale) knelpunten weg te nemen. Denk daarbij aan het ontvlechten van verkeersstromen, herinrichtingen en op- of afwaarderingen van infrastructuur. Daarbij wordt altijd gekeken naar de optimalisatie van de schaarse ruimte, zodat deze zo efficiënt mogelijk wordt ingezet. Belangrijk element van deze projecten is dat de leefkwaliteit en een goede ruimtelijke inrichting worden geborgd.

De Vervoerregio doet vele projecten die hier bij aansluiten. Denk daarbij aan diverse infrastructurele doorstromingsmaatregelen op de weg en in het ov, infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen en infrastructurele aanpassingen in het kader van sociale veiligheid. Ov-haltes worden toegankelijk gemaakt, stationsomgevingen en knopen opgewaardeerd en er vinden diverse kleine en grote herinrichtingen plaats waarbij aandacht is voor toegankelijkheid en ruimte voor actieve modaliteiten.

MAATREGELEN VOOR DUURZAME MOBILITEIT

Hoewel in veel projecten impliciet of expliciet rekening wordt gehouden met duurzaamheid, worden er binnen de Vervoerregio ook projecten uitgevoerd die geheel gericht zijn op duurzaamheid. Denk daarbij aan de transitie in de concessies naar een vloot aan bussen zonder uitstoot aan de uitlaat. Daarnaast eist de Vervoerregio in diverse projecten en aanbestedingen steeds vaker duurzame oplossingsrichtingen, en duurzaam materiaalgebruik.

De Vervoerregio is daarnaast betrokken bij projecten die energie opwekken, zoals het plaatsen van zonnepanelen op stations, en zet zich in voor het plaatsen van laadinfrastructuur op de juiste plaatsen in het netwerk. Binnen het Programma Zero Emissie Mobiliteit zijn er diverse projecten die een bijdrage leveren aan de verduurzaming (van de aanleg) van infrastructuur, de verduurzaming van de benodigde energie, en de vermindering van uitstoot van voertuigen.

Ook op het gebied van logistiek valt veel winst te behalen. De Vervoerregio zoekt daarom samen met haar partners naar vormen van duurzame stadslogistiek en goederenvervoer. Het inzetten van HUBS kan hierbij een belangrijke rol spelen om goederen efficiënt en duurzaam over te slaan.

INCLUSIEF EN TOEGANKELIJK

Inclusiviteit wordt steeds belangrijker in de Nederlandse samenleving. Iedereen heeft het recht om te kunnen deelnemen aan de maatschappij, ongeacht een beperking. Mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol. De mate waarin iemand zich zelfstandig kan verplaatsen, is bepalend voor de mate waarin iemand kan deelnemen aan de samenleving.

Het uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam heeft een duidelijke doelstelling: een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem in de vervoerregio. Dit bereiken we door meer aandacht te genereren voor Inclusie en toegankelijkheid, fysieke en mentale drempels weg te nemen en meer kennis op te doen. Voorbeelden zijn het creëren van toegankelijke haltes, materieel, reisinformatie en openbare ruimte. Maar ook bewustwordingscampagnes, ov-coaches en voelbare netwerkkaarten.

ROBUUSTHEID EN VEILIGHEID GARANDEREN

De Amsterdamse regio is de drukste van Nederland en de Vervoerregio draagt er medezorg voor dat reizigers ondanks deze drukte op tijd en veilig van A naar B komen. De Vervoerregio financeert daarom mee aan projecten die zorgen voor een stabiel netwerk, dat bij onverwachte drukte ook alternatieven biedt. Veiligheid is daarbij erg belangrijk. Niet alleen in infrastructuur, maar ook in gedrag.

Op het gebied van verkeersveiligheid is de Vervoerregio betrokken bij zowel projecten die ingrijpen in de infrastructurele situatie als projecten die inspelen op het gedrag van reizigers. Betreffende het eerste gaat het dan om het duurzaam veilig (her)inrichten van infrastructuur, snelheidsaanpassingen in het netwerk, het inrichten van schoolzones en het scheiden van verkeersstromen zoals in het project 'spoorpassage Diemen' waar de trein niet meer zal kruisen met het overige verkeer. We doen ook onderzoek naar zogenaamde 'black spots' waarbij onveilige verkeerssituaties in beeld worden gebracht en verholpen. Om het gedrag van mensen in het verkeer te beïnvloeden worden er jaarlijks diverse veiligheidscampagnes gehouden, en wordt er op scholen verkeerseducatie aan kinderen gegeven.

Ook robuustheid van het netwerk is belangrijk. Hiervoor wordt bijvoorbeeld bijgedragen door bestaande verouderde bruggen te vervangen. Dit geldt ook voor vele kades in Amsterdam. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in nieuwe metrobeveiligingssystemen, de robuustheid van tram- en metrosysteem en vindt er doorlopend beheer en onderhoud van de railinfrastructuur plaats.

Naast beheer en onderhoud van de infrastructuur is de Vervoerregio ook verantwoordelijk voor de investeringen in de activa. De Vervoerregio probeert ook op deze manier zo efficiënt mogelijk een bijdrage te leveren aan de beleidsdoelstellingen.

EFFECTIEVE SAMENWERKINGSVERBANDEN EN ADEQUATE GOVERNANCE

De Vervoerregio is een samenwerkingsverband van 15 gemeenten, maar daar stopt het niet. De Vervoerregio is actief op diverse schaalniveaus, en heeft naast publieke partners ook veel samenwerkingen met private partijen waaronder de vervoerders. Zo is er bijvoorbeeld een samenwerking met Metropoolregio Amsterdam (MRA), bijvoorbeeld op het gebied van Smart Mobility of logistiek. Er wordt er gewerkt aan bereikbaarheidsprogramma's die samen met het Rijk worden gevuld (Slim & Duurzaam en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) en wordt er samengewerkt met bedrijven via een werkgeversaanpak van het bureau Breikers.

De Vervoerregio is opdrachtgever van het openbaar vervoer, en heeft niet altijd directe zeggenschap over aanverwante onderwerpen zoals ruimtelijke inrichting. De Vervoerregio probeert wel met de partners tot samenhang in ruimtelijke keuzes te komen. Bijvoorbeeld in het bevorderen van nabijheid, of bij gebiedsontwikkelingen en gebiedsaanpakken in de regio. Denk daarbij aan de Sluisbuurt in Amsterdam.

LEREN, EVALUEREN EN INNOVEREN

De Vervoerregio is niet alleen trekker van, of betrokken bij, projecten; we zijn ook een regionaal kenniscentrum. Deze kennis delen wij via onze medewerkers, congressen en in de overige

samenwerking. Tevens monitoren we de effecten van onze projecten en houden we bij hoe zij scoren op de beleidsdoelen van de Vervoerregio.

DE VERVOERREGIO AMSTERDAM EN HAAR WERKWIJZE

De Vervoerregio Amsterdam werkt samen met haar partners aan het verbeteren van verbindingen en het optimaliseren van de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio.

Daarvoor maken wij beleid op het gebied van verkeer en vervoer, in afstemming met andere overheden en andere beleidsterreinen. We leveren een financiële bijdrage aan projecten die op kosteneffectieve wijze bijdragen aan ons doelstelling en de kwaliteitseisen uit het Beleidskader Mobiliteit voor de regio. De Vervoerregio brengt partijen bij elkaar om regionale verkeer- en vervoeropgaven op te pakken. Dat gebeurt onder meer door het initiëren en trekken van verkenningen en planstudies voor regionale infrastructuurprojecten, het delen van kennis en ervaring en het coördineren van de regionale plannen richting het Rijk.

De Vervoerregio geeft opdracht voor de uitvoering van het regionaal openbaar vervoer (bus, tram en metro), de realisatie van maatregelen en infrastructuurprojecten en geeft invulling aan de zorgplicht voor het beheer, onderhoud en aanleg van de lokale railinfrastructuur. De Vervoerregio deelt kennis en informatie met betrokken partijen om ontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer mogelijk te maken en vertegenwoordigt de belangen van regio Amsterdam aan de verschillende overlegtafels.



BELEIDSMAKER



REGISSEUR



FINANCIER



OPDRACHTGEVER

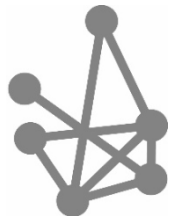


FACILITATOR



BELANGENBEHARTIGER

We werken daarbij vanuit een aantal kernwaarden, die richting geven aan de strategische opgaven, de uitvoering en de handelswijze van de organisatie.



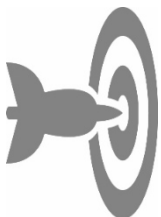
Verbindend

Als regisseur van het regionale verkeer en vervoer dragen we bij aan goede verbindingen, zodat mensen zich per openbaar vervoer, fiets of auto snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Daarvoor bundelen we met vijftien gemeenten onze kennis en bestuurlijke kracht. We zoeken ook de verbinding met onze partners en werken gezamenlijk aan de verbetering van het mobiliteitssysteem.



Innovatief

De Vervoerregio faciliteert relevante innovaties die een oplossing kunnen bieden voor mobiliteitsproblemen. De technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit gaan snel, met name door de grote toename van mogelijkheden op het gebied van ICT en telecommunicatie. Als Vervoerregio faciliteren we innovatieve, slimme oplossingen en zoeken we samenwerking met nieuwe partijen. Ook bieden we ruimte voor experimenten en pilots die kunnen bijdragen aan onze opgaven.



Effectief

Als Vervoerregio werken we resultaatgericht met een efficiënte inzet van beschikbare overheidsmiddelen. We zoeken naar medefinanciering voor projecten, werken aan slimmer en duurzamer beheer en onderhoud en bekijken we welke innovaties service level verhogend of kostenbesparend kunnen zijn.



Richtinggevend

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