STEDELIJKE BEREIKBAARHEID IN DE MRA

PROGRAMMAPLAN 2019-2022

SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM

PROGRAMMAPLAN 2019 - 2022

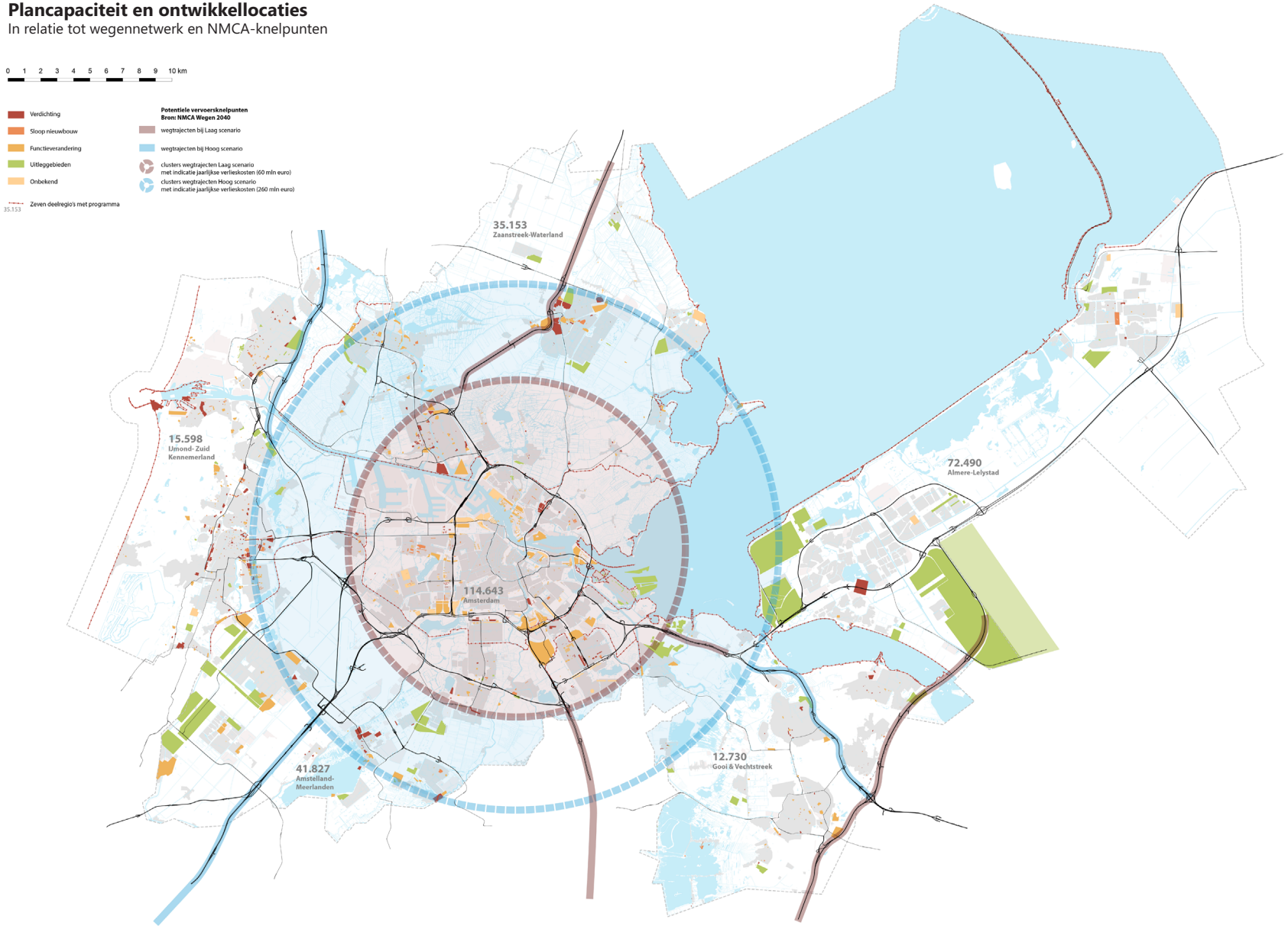
STEDELIJKE BEREIKBAARHEID IN DE MRA

INHOUDSOPGAVE
PROGRAMMAPLAN 2019 - 2022

1	**Inleiding**	
1.1	Aanleiding en urgentie	7
1.2	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	9
1.3	Stedelijke Bereikbaarheid in de MRA	11
1.4	Ambitie en scope Stedelijke Bereikbaarheid	13
2	**Hoofdlijnen**	**15**
3	**Maatregelenpakket 2018**	**17**
4	**Invulling programmalijn 2019-2022**	**19**
4.1	kennisteam auto-arm verstedelijken	21
4.2	Verdichting Almere centrum: werkateliers	23
4.3	Aansluitingen: verbeteren doorstroming HWN-OWN	25
4.4	Regionaal p&r-beleid	27
4.5	Stedelijke Bereikbaarheid op de lange termijn	29
5	**Governance en ambtelijke organisatie**	**31**

Plancapaciteit en ontwikkellocaties

In relatie tot wegennetwerk en NMCA-knelpunten



1.1 AANLEIDING EN URGENTIE
VERSTEDELIJKING EN HUIDIGE (NMCA) KNELPUNTEN

Urgentie: woningbouwopgave MRA is enorm
Steden vormen steeds meer de motor van de Nederlandse economie en we zien deze rol alleen maar groter worden. In de MRA wordt 20% van het landelijk bruto binnenlands product verdiend en groeit de economie sneller dan landelijk (EVMRA, 2017). Ook in de crisisjaren is de economie rondom Amsterdam nog gegroeid.

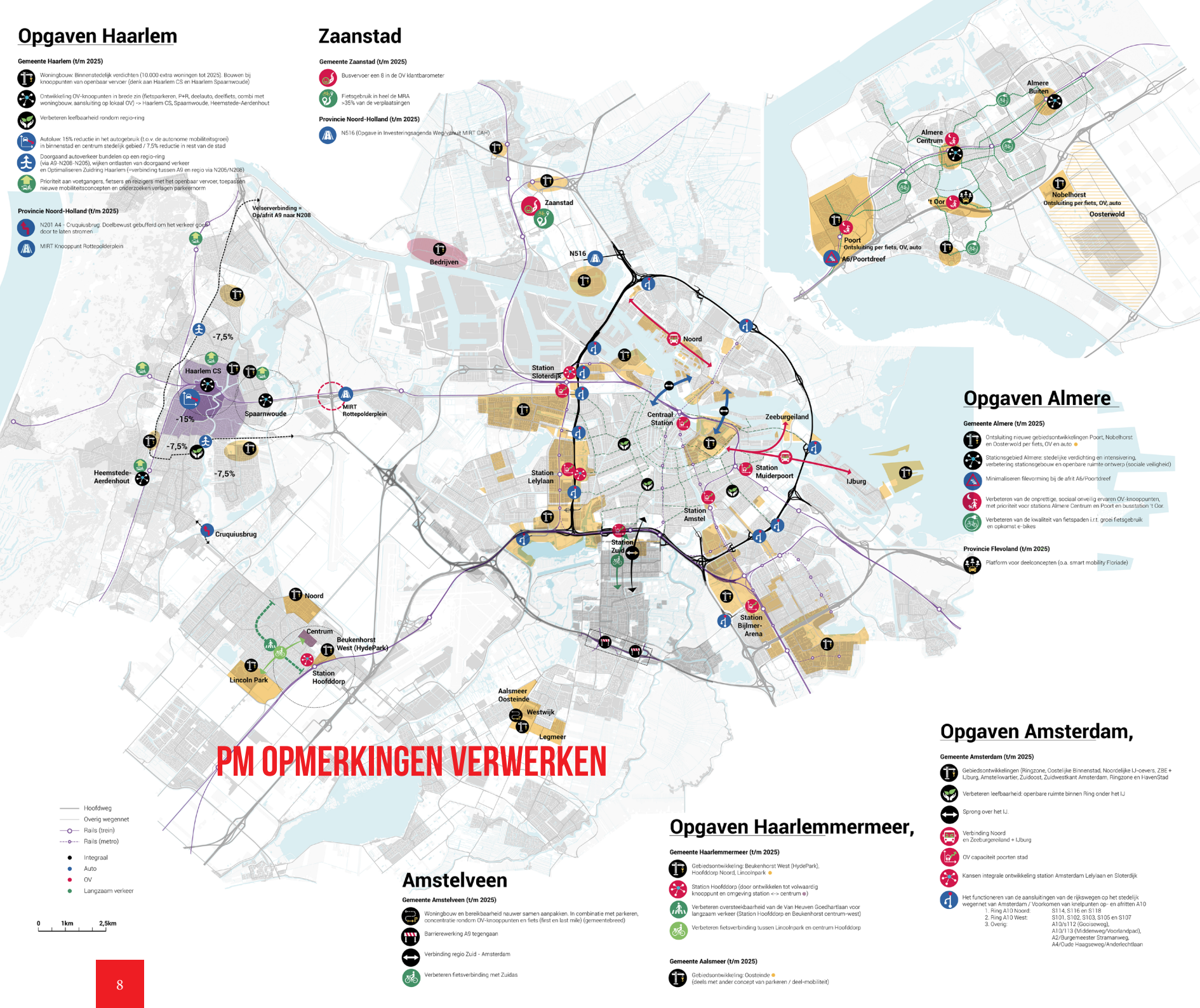
De MRA ontwikkelt zich binnen Nederland daarnaast tot de entree voor de internationale economie en een internationaal concurrerende regio. De stedelijke bereikbaarheid in de MRA staat nu al onder druk (MIRT-Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA, 2017). Door de aantrekkingskracht, groei en het intensievere gebruik van de stad neemt de druk op het mobiliteitssysteem en de schaarse openbare ruimte in stedelijk gebied verder toe. Dit gecombineerd met de wens om de deur-tot-deur reistijd te verbeteren maakt het noodzakelijk om te investeren in betere bereikbaarheid en nabijheid van stedelijk gebied.

Voor de MRA is de verwachting dat er 250.000 extra woningen nodig zijn voor 2040. De ambitie is om deze woningbouw zo veel mogelijk te realiseren binnen het bestaande bebouwde gebied, (REOS, 2016; Provincie Noord-Holland & VDM, 2013). Op deze manier wordt de groei van de pendel beperkt, creëert men nabijheid tussen stedelijke gebieden en wordt het landschap behouden, belangrijke vestigingsvoordelen van de MRA.

Urgentie: bereikbaarheid nu en in de toekomst onder druk
De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) laat ziet dat er voor de MRA meerdere uitdagingen liggen voor 2030 en 2040, zowel op het netwerk als op knooppunten. Het lijkt daarom een goed startpunt om de stedelijke bereikbaarheid voor de toekomst te verzekeren. Dit kan gedaan worden door inzicht te krijgen en te investeren in de belangrijke schakels van de deur-tot-deur reis: de knooppunten en netwerkovergangen.

Niet alleen is dit een voorwaarde voor een concurrerende internationale metropoolregio, maar ook voor het functioneren van de stedelijke kenniseconomie.

Het centraal stellen van bereikbaarheid vraagt om een meer integrale afweging dan het optimaliseren van reistijd en doorstroming. De ruimtelijke structuur en de inrichting van stedelijke regio's beïnvloedt het aantal verplaatsingen van mensen, de af te leggen afstanden en de vervoermiddelkeuze (modal split). Het concentreren van bebouwing (bundeling), hoge bebouwingsintensiteiten (dichtheid) en het mengen van functies, leiden ertoe dat mensen meer lopen en fietsen en meer gebruik maken van het openbaar vervoer en dat de bereikbaarheid wordt vergroot. De stedelijke bereikbaarheid in de MRA kan alleen worden gewaarborgd door een integrale afweging tussen ruimtelijke oplossingen en mobiliteitsoplossingen.


Opgaven Haarlem
Gemeente Haarlem (t/m 2025)
Woningbouw: Binnenstedelijk verdichten (10.000 extra woningen tot 2025). Bouwen bij knooppunten van openbaar vervoer (denk aan Haarlem CS en Haarlem Spaarnwoude)
Ontwikkeling OV-knooppunten in brede zin (fietsparkeren, P+R, deelauto, deelfiets, combi met woningbouw, aansluiting op lokaal OV) -> Haarlem CS, Spaarnwoude, Heemstede-Aerdenhout
Verbeteren leefbaarheid rondom regio-ring
Autoluw: 15% reductie in het autogebruik (t.o.v. de autonome mobiliteitsgroei) in binnenstad en centrum stedelijk gebied / 7,5% reductie in rest van de stad
Doorgaand autoverkeer bundelen op een regio-ring (via A9-N208-N205), wijken ontlasten van doorgaand verkeer en Optimaliseren Zuidring Haarlem (=verbinding tussen A9 en regio via N205/N208)
Prioriteit aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer, toepassen nieuwe mobiliteitsconcepten en onderzoeken verlagen parkeernorm
Provincie Noord-Holland (t/m 2025)
N201 A4 - Cruquiusbrug: Doelbewust gebufferd om het verkeer goed door te laten stromen
MIRT Knooppunt Rottepolderplein
Zaanstad
Gemeente Zaanstad (t/m 2025)
Busvervoer een 8 in de OV klantbarometer
Fietsgebruik in heel de MRA >35% van de verplaatsingen
Provincie Noord-Holland (t/m 2025)
N516 (Opgave in Investeringsagenda Weg/vanuit MIRT CAH)
Velserverbinding = Op/afrit A9 naar N208
-7,5%
-15%
-7,5%
-7,5%
Haarlem CS
Spaarnwoude
Heemstede-Aerdenhout
Cruquiusbrug
MIRT Rottepolderplein
Bedrijven
Zaanstad
N516
Noord
Station Sloterdijk
Centraal Station
Zeeburgeiland
Station Muiderpoort
IJburg
Station Lelylaan
Station Amstel
Station Zuid
Station Bijlmer-Arena
Almere Buiten
Almere Centrum
't Oor
Nobelhorst
Ontsluiting per fiets, OV, auto
Oosterwold
Poort
Ontsluiting per fiets, OV, auto
A6/Poortdreef
Opgaven Almere
Gemeente Almere (t/m 2025)
Ontsluiting nieuwe gebiedsontwikkelingen Poort, Nobelhorst en Oosterwold per fiets, OV en auto
Stationsgebied Almere: stedelijke verdichting en intensivering, verbetering stationsgebouw en openbare ruimte ontwerp (sociale veiligheid)
Minimaliseren filevorming bij de afrit A6/Poortdreef
Verbeteren van de onprettige, sociaal onveilig ervaren OV-knooppunten, met prioriteit voor stations Almere Centrum en Poort en busstation 't Oor.
Verbeteren van de kwaliteit van fietspaden i.r.t. groei fietsgebruik en opkomst e-bikes
Provincie Flevoland (t/m 2025)
Platform voor deelconcepten (o.a. smart mobility Floriade)
Noord
Centrum
Beukenhorst West (HydePark)
Lincoln Park
Station Hoofddorp
Aalsmeer Oosteinde
Westwijk
Legmeer
PM OPMERKINGEN VERWERKEN
Hoofdweg
Overig wegennet
Rails (trein)
Rails (metro)
Integraal
Auto
OV
Langzaam verkeer
0
1km
2,5km
Amstelveen
Gemeente Amstelveen (t/m 2025)
Woningbouw en bereikbaarheid nauwer samen aanpakken. In combinatie met parkeren, concentratie rondom OV-knooppunten en fiets (first en last mile) (gemeentebreed)
Barrierewerking A9 tegengaan
Verbinding regio Zuid - Amsterdam
Verbeteren fietsverbinding met Zuidas
Opgaven Haarlemmermeer,
Gemeente Haarlemmermeer (t/m 2025)
Gebiedsontwikkeling: Beukenhorst West (HydePark), Hoofddorp Noord, Lincolnpark
Station Hoofddorp (door ontwikkelen tot volwaardig knooppunt en omgeving station <-> centrum)
Verbeteren oversteekbaarheid van de Van Heuven Goedhartlaan voor langzaam verkeer (Station Hoofddorp en Beukenhorst centrum-west)
Verbeteren fietsverbinding tussen Lincolnpark en centrum Hoofddorp
Gemeente Aalsmeer (t/m 2025)
Gebiedsontwikkeling: Oosteinde
(deels met ander concept van parkeren / deel-mobiliteit)
Opgaven Amsterdam,
Gemeente Amsterdam (t/m 2025)
Gebiedsontwikkelingen (Ringzone, Oostelijke Binnenstad, Noordelijke IJ-oevers, ZBE + IJburg, Amstelkwartier, Zuidoost, Zuidwestkant Amsterdam, Ringzone en HavenStad
Verbeteren leefbaarheid: openbare ruimte binnen Ring onder het IJ
Sprong over het IJ.
Verbinding Noord en Zeeburgereiland + IJburg
OV capaciteit poorten stad
Kansen integrale ontwikkeling station Amsterdam Lelylaan en Sloterdijk
Het functioneren van de aansluitingen van de rijkswegen op het stedelijk wegennet van Amsterdam / Voorkomen van knelpunten op- en afritten A10
1. Ring A10 Noord: S114, S116 en S118
2. Ring A10 West: S101, S102, S103, S105 en S107
3. Overig: A10/s112 (Gooiseweg), A10/113 (Middenweg/Noorlandpad), A2/Burgemeester Stramanweg, A4/Oude Haagseweg/Anderlechtlaan

1.2 SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID
DOELSTELLINGEN VAN HET PROGRAMMA

Hoofddoelstellingen programma

In het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wordt in verschillende programmalijnen gewerkt aan mobiliteit in de MRA. In de strategische lijnen 'Zuidwest Amsterdam – Schiphol Hoofddorp' en 'Netwerken, Ringen en de Stad worden ontwikkelpaden voor de lange termijn opgesteld. De programmalijnen Stedelijke Bereikbaarheid en Slimme en Duurzame Mobiliteit zijn actiegericht met een adaptieve aanpak.

Het hoofddoel van het programma is het versterken van de economie in de Metropoolregio Amsterdam door aanpak van urgente bereikbaarheidsopgaven:

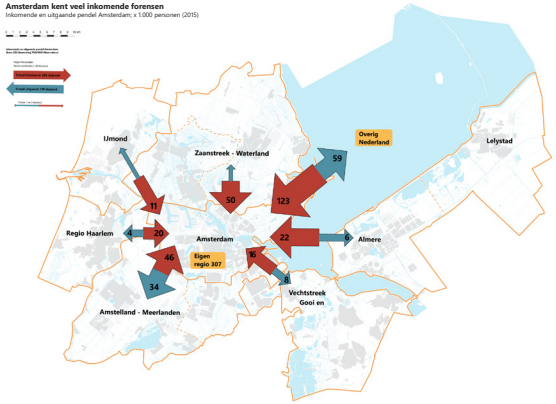
- Met focus op deur-tot-deur bereikbaarheid van personen en goederen;
- Met prioriteit voor economische toplocaties;
- En in samenhang met de verstedelijkingsopgave en de regionale ambities (zie kaart hiernaast).

De opgaven in de MRA zijn urgent, complex en ze overstijgen beleidsterreinen en verantwoordelijkheden van de verschillende overheidslagen. Door op programmaniveau samenhang te creëren tussen de opgaven en de verschillende schaalniveaus, kan worden vastgesteld hoe de hoofdopgaven het best kunnen worden opgepakt en met welke partijen.

Programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid: focus op woon-werk pendelstromen

Binnen de MRA is Amsterdam het centrum voor wonen en werken. In Amsterdam zijn 595.000 arbeidsplaatsen en er wonen 426.000 werkzame personen. Van die arbeidsplaatsen worden er 472.000 bezet door mensen die in de MRA wonen, waarvan 307.000 in Amsterdam. De overige 123.000 in Amsterdam werkzame personen wonen buiten de MRA. Dit zorgt voor een dagelijkse pendel van forensen naar Amsterdam, die elkaar ontmoeten op de ring A10. Oorzaak hiervan ligt in het feit dat de Amsterdamse Ring voor drie doelgroepen essentieel is in hun dagelijkse reis.

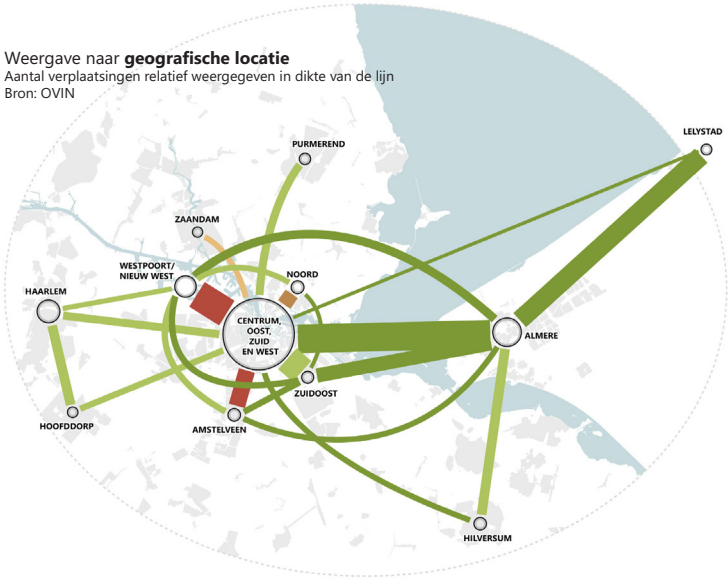
Ten eerste wordt de ring in toenemende mate gebruikt voor lokaal autoverkeer, om van het ene deel van de stad naar het andere deel te reizen. Ten tweede is er een beperkt aantal toegangswegen naar de werkcentra van Amsterdam, waardoor het op de plekken waar de bovengenoemde pendelstromen samenkomen, vastloopt. . Ten slotte wordt de ring ook gebruikt door een aanzienlijke groep doorgaande reizigers om langs Amsterdam naar haar daadwerkelijke bestemming te reizen.



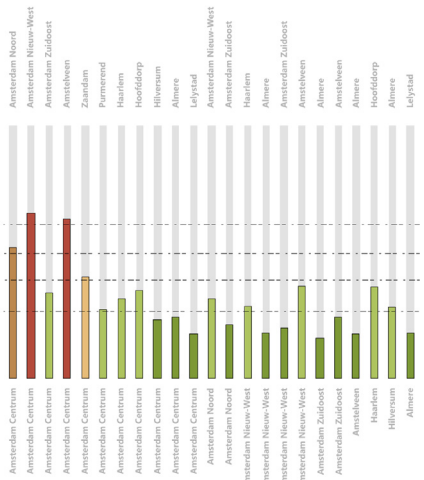
Gevoelsafstand stedelijke kernen MRA

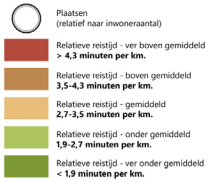
Gemiddelde reisteid Auto

Weergave naar **geografische locatie**
Aantal verplaatsingen relatief weergegeven in dikte van de lijn
Bron: OVIN



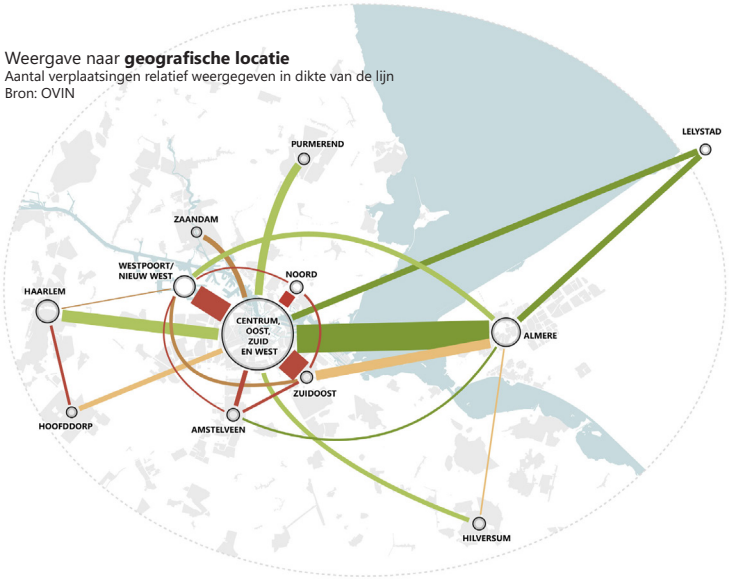
Reistijd (minuten) / Kilometer
Schematische weergave van hoeveel minuten
het duurt om 1 km af te liggen op auto-traject.



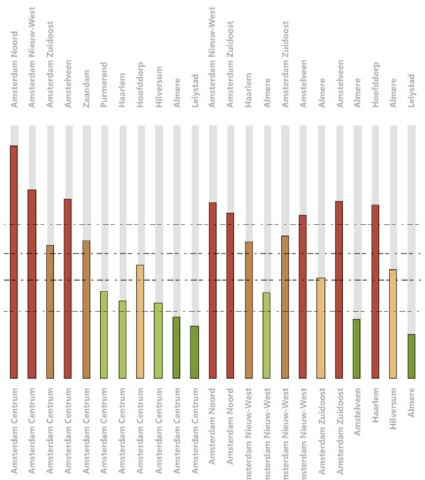


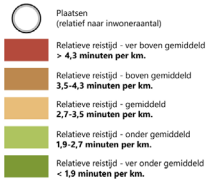
Gemiddelde reistijd OV

Weergave naar **geografische locatie**
Aantal verplaatsingen relatief weergegeven in dikte van de lijn
Bron: OVIN



Reistijd (minuten) / Kilometer
Schematische weergave van hoeveel minuten
het duurt om 1 km af te liggen op OV-traject.





1.3 STEDELIJKE BEREIKBAARHEID IN DE MRA
HET 'DAILY URBAN SYSTEM'

De MRA: één daily urban system

Veel dagelijkse verplaatsingen voor werk, onderwijs en vrije tijd vinden plaats in een samenhangend gebied. Deze daily urban systems manifesteren zich voornamelijk op regionale schaal en concentreren zich rondom de (historische) steden; de locaties waar bij uitstek werk, wonen en voorzieningen in nabijheid van elkaar gevonden worden. Werken kan bovendien inmiddels overal en altijd, waardoor deze activiteit steeds meer in combinatie met reizen en vrije tijd gecombineerd wordt.

Stedelijk gebied: nadruk op fiets, voetganger en OV-verplaatsingen

Dit daily urban system heeft er inmiddels voor gezorgd dat er naast de gestructureerde en voorspelbare woon-werk-bewegingen in meer landelijke gebieden zich een veel diffuser mobiliteitspatroon heeft ontwikkeld in stedelijk gebied. Deze mobiliteitspatronen vinden plaats in een complex systeem van verplaatsingen met voornamelijk de fiets, te voet en met het en openbare vervoer.

Dit komt ten eerste omdat de auto door haar ruimte-inefficiëntie maar beperkt en in steeds mindere mate gefaciliteerd kan worden in stedelijk gebied. Ten tweede omdat functies en activiteiten zich veel meer dan in de landelijke omgeving op korte afstand van elkaar bevinden. Hierdoor zijn fiets, ov en wandelen dikwijls sneller en betrouwbaarder in stedelijk gebied.

Resultaten van het onderzoek naar het DUS

Mobiliteit richt zich sterk op Amsterdam

De analyse van verplaatsingspatronen laat een sterk radiaal patroon van de mobiliteit zien, waarbij de dikste stromen van en naar Amsterdam lopen ongeacht of je kijkt naar vervoerwijze, motief, leeftijd of inkomen.

Daily Urban System breidt zich uit

Het Daily Urban System van Amsterdam breidt zich uit. Vanuit een steeds groter gebied rondom Amsterdam is de beroepsbevolking sterk op Amsterdam georiënteerd voor het vinden van een baan.

In binnensteden een ander mobiliteitsprofiel

Binnen de ring van Amsterdam, maar ook in het centrum van Zaanstad en Haarlem ontstaat een heel ander mobiliteitsmilieu, waar 75-90% van alle verplaatsingen niet met de auto wordt afgelegd. Lopen en vooral fietsen voeren in deze gebieden de boventoon.

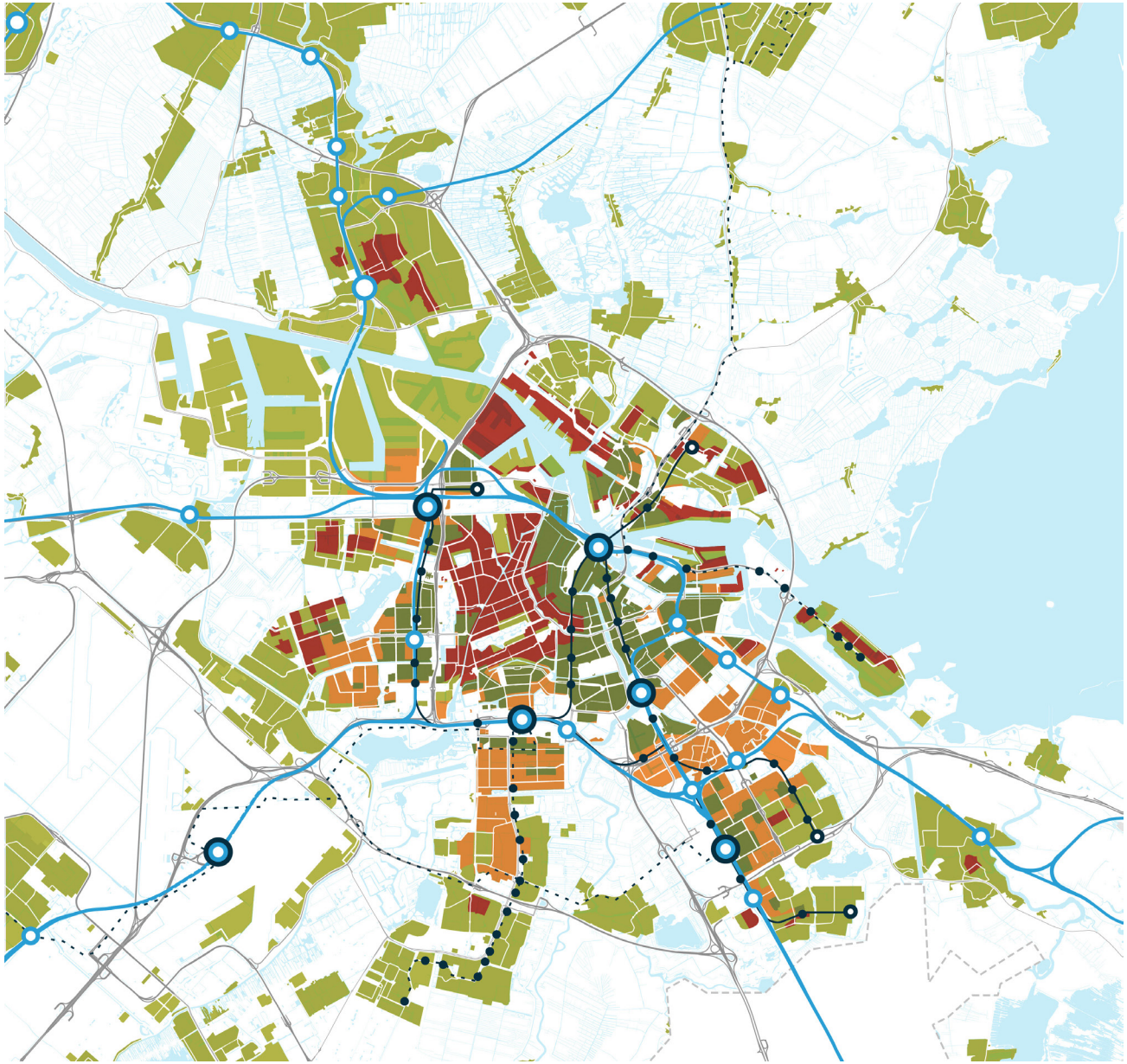
Weinig doorgaand verkeer

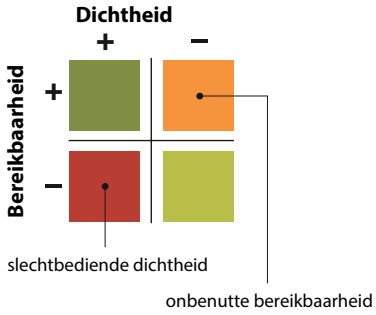
Veel van het verkeer dat in de Metropoolregio Amsterdam op de weg en in het openbaar vervoer zit is verkeer met een herkomst en / of bestemming in de Metropoolregio Amsterdam, waarbij voor het openbaar vervoer geldt dat dit in het merendeel van de gevallen een herkomst of bestemming in Amsterdam is.

Fiets wint terrein ten opzichte van auto

Als gekeken wordt naar de dynamiek in de mobiliteit dan wint de fiets terrein ten opzichte van de auto, met name voor verplaatsingen binnen de Metropoolregio Amsterdam.

Bereikbaarheid vs dichtheid
Amsterdam OV ten opzichte van mediaan gemeente Amsterdam





1.4 STEDELIJKE BEREIKBAARHEID
AMBITIE EN SCOPE VAN DE PROGRAMMALIJN

Ambitie Stedelijke Bereikbaarheid
De ambitie van de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid is het verbeteren van het ruimtelijk economisch functioneren van de steden binnen de MRA door het verbeteren van de stedelijke bereikbaarheid. De Actieagenda Stedelijke Bereikbaarheid heeft deze ambitie vertaald in een concrete doelstelling:

Het verbeteren van de stedelijke bereikbaarheid, gedefinieerd als de kwaliteit van deur-tot-deur reizen (reistijd, betrouwbaarheid, beleving) met een herkomst en/of bestemming binnen stedelijk gebied waarbij de oplossingen liggen in stedelijk gebied en de baten op de nationale, regionale en lokale schaalniveaus.

Hierbij wordt voornamelijk gekeken naar de grote reizigersstromen of naar reizigersstromen waarop een wens is om nieuw beleid in te voeren. Meetbare indicatoren zijn reistijd, betrouwbaarheid en beleving. Om deze doelstelling te bereiken richt de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid zich op twee subdoelen:

1. Maximaliseren van de reiskwaliteit op de raakvlakken (overstappunten) tussen netwerken, denk aan stations, Park- en ridefaciliteiten en toe- en afritten van de snelwegen
2. Verbeteren van de nabijheid van stedelijke verdichtingsgebieden op MRA-toplocaties en de bestaande stedelijke gebieden binnen de MRA

Scope van Stedelijke Bereikbaarheid: de eerste en laatste kilometer binnen stedelijk gebied
Het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid richt zich op 3 schaalniveaus: stedelijk gebied, regionaal en (inter)nationaal.

De scope van Stedelijke bereikbaarheid omvat oplossingen binnen het schaalniveau van het stedelijk gebied, maar die ook baten hebben op de andere niveaus, bezien vanuit de gehele deur- tot-deur reis. Er wordt daarbij niet naar de interstedelijke delen van de deur-tot-deurreis gekeken.

Uit het MIRT Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA (IenM en MRA, 2017) blijkt dat in het stedelijk gebied vooral de eerste en laatste kilometer diverse zwakke elementen hebben en goede kans bieden om de kwaliteit van de gehele deur-tot-deurreis te verbeteren. Een voorbeeld hiervan zijn de fietsparkeerlocaties en voorzieningen op stations, waarbij het belevingsaspect laag is.

Opbouw Actieagenda Stedelijke bereikbaarheid
In de volgende hoofdstukken wordt de actieagenda Stedelijke Bereikbaarheid toegelicht. Hoofdstuk 2 legt de hoofdlijnen van de actieagenda uit. Alle projecten kunnen worden gerelateerd aan deze hoofdlijnen. Hoofdstuk 3 bestaat uit de projecten die in 2018 gestart zijn en hoofdstuk 4 geeft vervolgens de nieuwe projecten waarin 2019 mee gestart wordt. De projecten zijn grotendeels vanuit de korte termijn ingestoken, maar vanuit het gehele programma is ook behoefte aan een langetermijnvisie op stedelijke bereikbaarheid. Deze langetermijnvisie is de uitwisseling met de andere drie programmalijnen.

1
1
ibis
HOTEL

2 HOOFDLIJNEN
PROGRAMMALIJN STEDELIJKE BEREIKBAARHEID

Netwerkovergang: MRA ov-knooppunten
Uit het MIRT-Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA weten we dat stations veel wacht- en overstaptijd vragen en dat op- en uitstapstations laag scoren qua beleving, onder andere op fietsparkeren. Vijfentwintig procent van de totale reisbeleving wordt bepaald op de stations. Daarnaast zoeken we mogelijkheden om het bedieningsbereik zoveel mogelijk te benutten door de toegankelijkheid en wayfinding in en rondom stations te verbeteren.

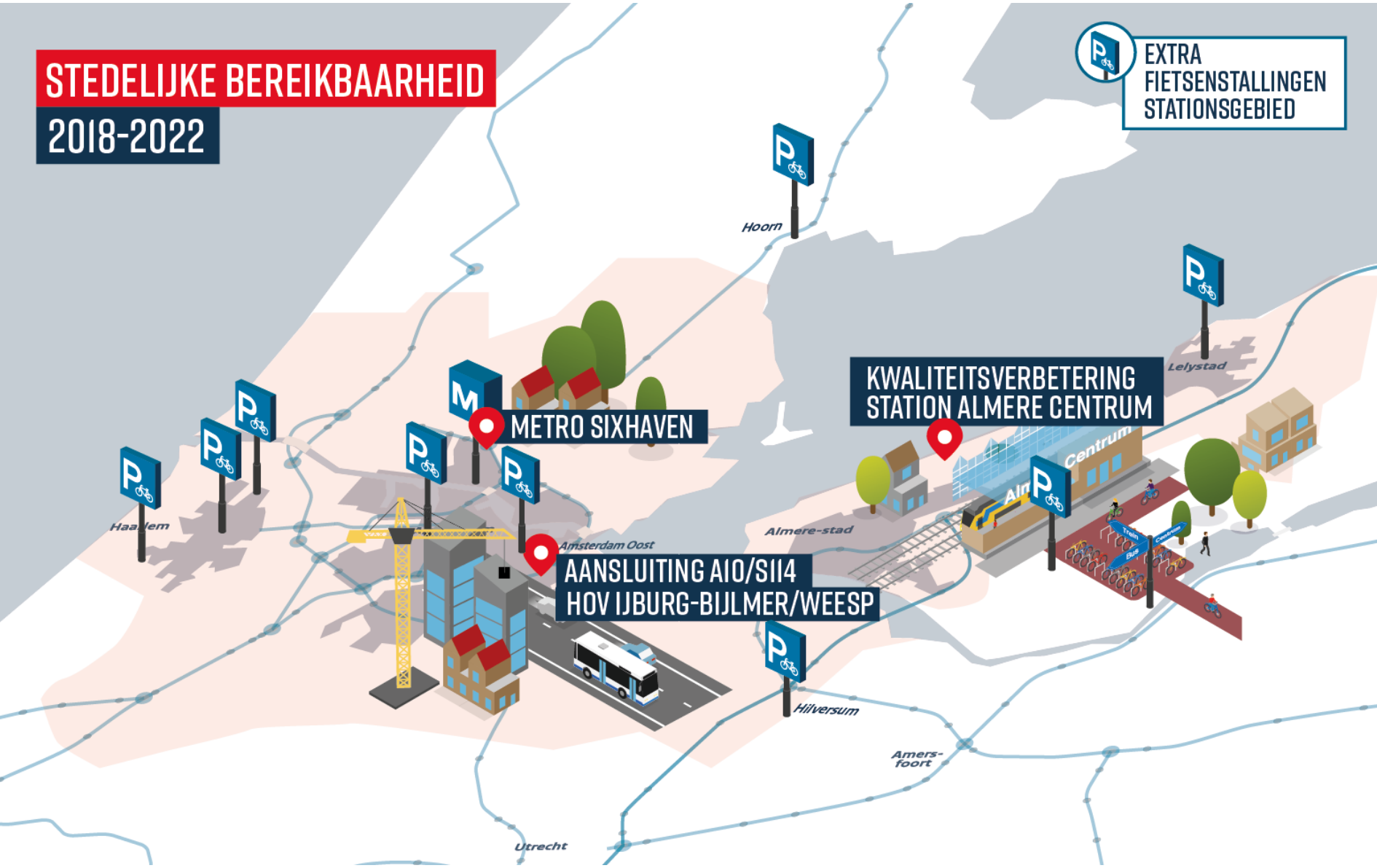
Als er niks wordt gedaan aan de ov-knooppunten blijven deze zwakke schakels in de keten bestaan en blijft de reisbeleving voor ov-reizigers achter op bijvoorbeeld de reisbeleving met de auto. In verschillende MIRT-Onderzoeken (NoWa, Hoorn-Amsterdam, Oostkant Amsterdam) wordt aandacht gegeven aan het ov en spoor bij de uitwerking van oplossingsrichtingen voor deze wegtrajecten.

Als de kwaliteit van de hele deur-tot-deurreis per openbaar vervoer verbetert, is de kans groter dat er een 'modal shift' plaatsvindt. Om verschillende redenen ligt er een gezamenlijke opgave van rijk en regio om de kwaliteit van de ov-knooppunten te verbeteren.

Toe- en afritten: overgang tussen hoofdwegennet en het onderliggend wegennet
De overgang tussen de verschillende autonetwerken zijn belangrijk voor de stedelijke bereikbaarheid. Verwachting is dat de aansluitingen van de rijkswegen op het stedelijk wegennet van Amsterdam na de verschillende weguitbreidingen en in het licht van de aantrekkende woningbouw en economie onder druk zullen komen te staan. De verwachte capaciteitsknelpunten op de aansluitingen vormen zowel een belemmering voor de stedelijke/regionale bereikbaarheid als voor de doorstroming op het hoofdwegennet. Het verbeteren van deze zwakke elementen in de overgang tussen verschillende netwerken verbetert de kwaliteit van de gehele reis.

Verbinden nieuw stedelijk gebied aan bestaande stad
De verdichtingsopgave in de MRA is enorm. Uitdaging is om deze verdichting mogelijk te maken zonder dat dit leidt tot een rechtevenredige groei van het autoverkeer. Om dit te doen moet de nabijheid binnen en tussen de grote nieuwe ontwikkellocaties voor woningbouw en economie worden gegarandeerd.

Nabijheid kan op verschillende manieren verzekerd worden:
- Het vergroten van de kwaliteit van fiets- en ov-verbindingen in de nieuwe stedelijke gebieden
- Verdichting te concentreren op locaties waar infrastructuur nog voldoende capaciteit heeft om de verkeersgroei op te vangen en/of door verdichting zo te ontwerpen dat het gebruik van ruimte-efficiënte vervoersmodaliteiten (lopen, fiets, en ov) gestimuleerd wordt.


STEDELIJKE BEREIKBAARHEID
2018-2022
EXTRA
FIETSENSTALLINGEN
STATIONSGEBIED
METRO SIXHAVEN
KWALITEITSVERBETERING
STATION ALMERE CENTRUM
AANSLUITING A10/S114
HOV IJBURG-BIJLMER/WEESP
Hoorn
Lelystad
Haarlem
Amsterdam Oost
Almere-stad
Centrum
Hilversum
Amers-
foort
Utrecht

3 MAATREGELENPAKKET 2018

Rijk en MRA-regio hebben erkend dat de stedelijke bereikbaarheid een urgente en gezamenlijke opgave is. De programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid moet de geplande stedelijke ontwikkeling binnen de MRA vanuit het thema bereikbaarheid (mede) mogelijk maken. Door zowel de huidige bereikbaarheidsknelpunten aan te pakken als de toekomstige knelpunten te voorkomen door beperken van de groei van de woon-werk pendel rondom de toekomstige verstedelijkingsgebieden. De maatregelen binnen Stedelijke Bereikbaarheid moeten zorgen voor een leefbare en bewegende stad.

Nabijheid van nieuwe stedelijke gebieden verbeteren door het versterken van bestaande netwerken (OV en fietsverbindingen)

HOV IJburg-Bijlmer/Weesp
Deze HOV heeft een belangrijke bijdrage in de verbetering van de nabijheid van de gebiedsontwikkeling Sluisbuurt, Zeeburgereiland en IJburg II door het verbeteren van de (H)OV-bereikbaarheid en versterkt de knoopfunctie van Bijlmer Arena als schakel tussen regionale en stedelijke OV-netwerken. De toekomstige verbinding zal rijksinfrastructuur kruisen en/of medegebruiken. Gezamenlijke aanpak levert hierbij een meerwaarde.

Metrostation Sixhaven: knooppuntontwikkeling
Verbreding van het project metrostation Sixhaven tot een concrete knooppuntontwikkelingsproject.

Tram- en fietsverbinding Amsterdamse Brug:
Aanpassingen op bestaande Amsterdamse Brug over Amsterdam-Rijnkanaal, die een tramverbinding en verbeterde fietsverbinding mogelijk maakt tussen de Amsterdamse binnenstad en Zeeburgereiland/Sluisbuurt

Verknoping en raakvlakken van netwerken (stations en toe- en afritten)

Afrit S114: ontsluiten verstedelijkingsgebieden Sluisbuurt en IJburg
Verbetering van de aansluiting is belangrijk om hiermee de gebiedsontwikkeling Sluisbuurt mogelijk te maken. De S114 vormt ook een multimodaal knooppunt, waar de fietsstromen, IJtram en de auto samen komen en gekeken moet worden naar een integrale oplossing

Knooppunt Almere Centrum: aanpak station t.b.v. verstedelijking Almere en bereikbaarheid Floriade
De pendelstroom Almere – Amsterdam is erg groot en de autopendel draagt bij aan het NMCA knelpunt op de Ring A10; deel van de oplossing is een aantrekkelijker OV-bereikbaarheid. De aanleg van extra fietsenstalling zorgt voor een verbetering van de reiskwaliteit (minder stallingstijd en een hogere beleving van de reis).

MRA programma Fietsparkeren
Fietsenstallingen belangrijke schakel in de stedelijke bereikbaarheid. Er worden procesafspraken gemaakt over rijksbijdrage gekoppeld aan € 100 mln voor fietsenstallingen

WE
ACE
Trends
dr. Adams
PALLADIUM

4 STEDELIJKE BEREIKBAARHEID
INVULLING PROGRAMMA 2019 - 2022

De hoofdopgaven voor de programmalijn ligt in het verbeteren van de stedelijke bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam. Dit kan gedaan worden door enerzijds het verbeteren van nabijheid in stedelijke verdichtingsgebieden en anderzijds door het maximaliseren van de reiskwaliteit op netwerkovergangen. De actieagenda Stedelijke Bereikbaarheid 2019-2022 richt zich dan ook op deze onderwerpen.
Voor het verbeteren van de nabijheid staan in de actieagenda twee projecten:

1. Kennisteam auto-arm verstedelijken

Diverse gemeenten binnen de MRA willen verdichten binnen bestaand stedelijk gebied. De wegen in deze gebieden zijn vaak al vol. Binnen de programmalijn stedelijke bereikbaarheid wordt gekeken naar slimme manieren van autoluw verstedelijken. Als casus wordt Haarlemmermeer gebruikt.

2. Verdichting Almere Centrum: Werkateliers

In Almere bestaat de wens om het centrum verder te verdichten. Gezamenlijk worden er werkateliers opgestart, om dit te doen op een manier waarop de bereikbaarheid van de stad verbeterd.

Daarnaast staan in de actieagenda twee projecten die meer kijken naar de netwerkovergangen. Netwerkovergangen zijn een overstappunt van het ene netwerk naar het andere. De actieagenda richt zich op twee overgangen: die van rijkswegen naar het stedelijk wegennet en van auto naar ov.

3. Aansluitingen: verbeteren doorstroming HWN-OWN

Plekken waarbij de auto van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet rijden, zijn kwetsbaar. De programmalijn kijkt naar oplossingen voor toe- en afritten voor de ring A10 en de afrit Poortdreef op de A6.

4. Regionaal P&R-beleid

De historische binnensteden kunnen het binnenkomende verkeer vaak niet aan. Daarnaast zijn parkeerplaatsen schaars binnen deze steden. Door de auto's buiten de stad te parkeren neemt de bereikbaarheid toe. Reizigers nemen dan voor het laatste stukje van hun reis een andere vervoersmiddel.

Het laatste project richt zich op bereikbaarheid op de lange termijn en richt zich zowel op het verbeteren van nabijheid als reiskwaliteit van netwerkovergangen in de toekomst.

5. Stedelijke bereikbaarheid op lange termijn

Stedelijke bereikbaarheid speelt niet alleen in het hier en nu. Dit project kijkt naar een visie voor stedelijke bereikbaarheid op de lange termijn en levert input voor de andere programmalijnen binnen het programma.

19 april 2018

Gemeente Amsterdam

Maatregelenpakket bereikbaarheid Zeeburgereiland - IJburg

Dit samenhangend maatregelenpakket maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg. De maatregelen worden elk conform gemeentelijke Plan en besluitvormingssystematiek opgestart. Hiervoor is een faseringsplan opgesteld, parallel aan de planning van de gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland en IJburg

OV
Smart mobility
Fiets
Auto

Uit te werken maatregelen

Stedenbouw en Smart Mobility

- Hogere dichtheden rondom OV haltes, aantrekkelijke looproutes naar haltes en haltes als hubs voor fiets en dagelijkse functies
- Parkeren op afstand voor IJburg 2 en de Baaibuurten
- Alternatieven voor priveauto: deelauto, deelbakfiets en deelfietsen
- In tender mobiliteits-abonnementen opnemen
- Adaptieve stedenbouw
- Bewonersaanpak
- Proeftuin Smart Mobility en gebiedsontwikkeling

Verkeersmanagement

- Verkeersmanagement DRIP's

Logistiek

- (Bouw)logistiek over water
- Venstertijden goederen vervoer buiten de spits
- Spitsmijden vracht- (en bouw) verkeer

Gedrag & bedrijvenaanpak

- Spitsmijden (d.m.v. geld of tijd)
- Bedrijvenaanpak: mobiliteitsconvenant IJburg en Zeeburgereiland
- Mobiliteitsmakelaar

Tijdelijk OV

- Tijdelijk OV Centrumeiland

Ketenmobiliteit

- Fietshub op Rietlandpark
- P&R Bedrijvenstrook

Schelling wouderbrug
Sluisbuurt
Sportheldenbuurt
Piet Hein tunnel
Baai buurten
Bedrijven-strook
Oostpunt
Amsterdamse Brug
Steigereiland
Buiteneiland
IJburg 2
FASE 2
Strandeiland
FASE 1
Centrumeiland
Haveneiland
IJburg 1
CS

- O1 IJtram verlenging
- O2 Verbetering IJtram korte termijn
- O3 Aanpassing kruispunt IJburglaan - Zuiderzeeweg voor bus 37
- O4 HOV Indische buurt <-> Zeeburgereiland
- O5 HOV bus IJburg <-> Zuidoost
- O6 HOV bus IJburg <-> Weesp
- O7 Stalling IJtram
- ★ 4 varianten in onderzoek
- O8 Bushalte ter hoogte van Schellingwouderbrug

- F1 Variant fietsverbinding Sluisbuurt - Oostzijde stad
- F2 Variant verbetering (op/afritten) Amsterdamsebrug
- F3 Luie trappen of opritten Schellingwouderbrug
- F4 Fietspad Overdiemerweg
- F5 Verkennen optimalisatie fietsroutes (Hileniuspad/ IJburglaan/route Oost (niet op kaart)
- F6 Goede fietsenstallingen bij OV-haltes (niet op kaart)

- A1 **Aansluitingen** Zuiderzeeweg Sluisbuurt en Sportheldenbuurt
- A2 Aanpassen **kruisingen** IJburglaan met Bob Haarmslaan en Marie Baronlaan
- A3 **Tram** ongelijkvloers oprit A10 (westzijde), vrije rechtsaffer auto
- A4 Toerit A10 (westzijde) **verbreden**
- A5 **Extra** rijstrook A10 west
- A6 Extra strook afrit A10 (oostzijde) en extra strook richting ZBE
- A7 Vergroten capaciteit IJburglaan tussen A10 en Haveneiland
- A8 Openstellen Overdiemerweg ('Nuonweg')
- A9 Ongelijkvloerse kruizing bij Zuiderzeeweg en IJburglaan
- A10 Optimalisatie aansluiting provincale weg (Maxisweg)

- G1 Parkeernorm 0,3 in Sluisbuurt en Baaibuurten
- G2 Parkeren op afstand Sluisbuurt
- G3 E-fiets stimuleringsprogramma

- Proeftuin Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling
- Spitsmijden
- In tender MaaS & deelauto's meenemen

4.1 KENNISTEAM AUTO-ARM VERSTEDELIJKEN

Aanleiding

In het huidige systeem met een groeiende pendel vanuit de regio slibben de stedelijke gebieden dicht, waarmee de leefbaarheid van stad en regio ook afneemt. Een mogelijk antwoord is om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en transformaties te kijken naar de rol van de auto. Door de in het ontwerp van nieuwe stadswijken het gebruik van de auto te beperken, bijvoorbeeld door een lagere parkeernorm, ontstaat meer voor duurzame modaliteiten zoals openbaar vervoer, de fiets en voetgangers en kan de stedelijke bereikbaarheid verbeterd worden.

Veel gemeenten binnen de MRA hebben de wens om binnen het huidige bebouwd gebied te verstedelijken. Het liefst ook op een manier waarop de bereikbaarheid van het gebied minder onder druk komt te staan.

Aanpak

Autoluw ontwikkelen en transformeren zijn nog nieuwe begrippen in de ruimtelijke ordening, maar met een grote invloed op verkeer en vervoer, logistiek en economie. Deze actielijn binnen stedelijke bereikbaarheid is er op gericht om kennis te delen over autoluw verstedelijken.

Dit kan bijvoorbeeld door een kennisteam autoluw verstedelijken op te richten. Een goed voorbeeld van een soortgelijk kennisteam is het groene golf team van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2013/2014. In dit verband kan een dergelijk team gemeenten helpen om bij projecten kennis in te brengen over verstedelijkingsvraagstukken met minder autobewegingen. Onderwerpen die hierbij onder andere aan de orde kunnen komen zijn parkeernormen, fietsenstallingen en dienstregelingen en routeringen openbaar vervoer.

Casus: Hyde Park, Hoofddorp

Om het thema autoluw verstedelijken te concretiseren, wordt gebruik gemaakt van een casus. De huidige kantorenlocatie Beukenhorst-West ligt tussen het centrum van Hoofddorp en het station. Dit gebied kent veel leegstand, is verouderd en vormt een barrière tussen station, centrum en de woongebieden.

Haarlemmermeer is als een van de woningbouwlocaties aangewezen binnen de MRA. Daarom wordt Beukenhorst-West getransformeerd tot Hyde Park; een modern, stedelijk woon-werkgebied met woningen, voorzieningen en horeca. In het gebied wordt gebouwd in hoge dichtheden en ligt de focus meer op fiets- en voetverbindingen dan op de auto. Door de ligging naast het stationsgebied kan het autobezit en -gebruik laag worden gehouden. Hierbij wordt gekeken naar het toepassen van lage parkeernormen, autodelen, elektrische laadinfrastructuur en voldoende fietsparkeergelegenheid.

Resultaat

<u>Fase 1: Verkenningsfase</u>

Behoeftepeiling bij de MRA-gemeenten, gebruik makende van de bestaande werkgroep Verkeer en Vervoer. Aan welke kennis is behoefte?

<u>Fase 2: Onderzoeksfase</u>

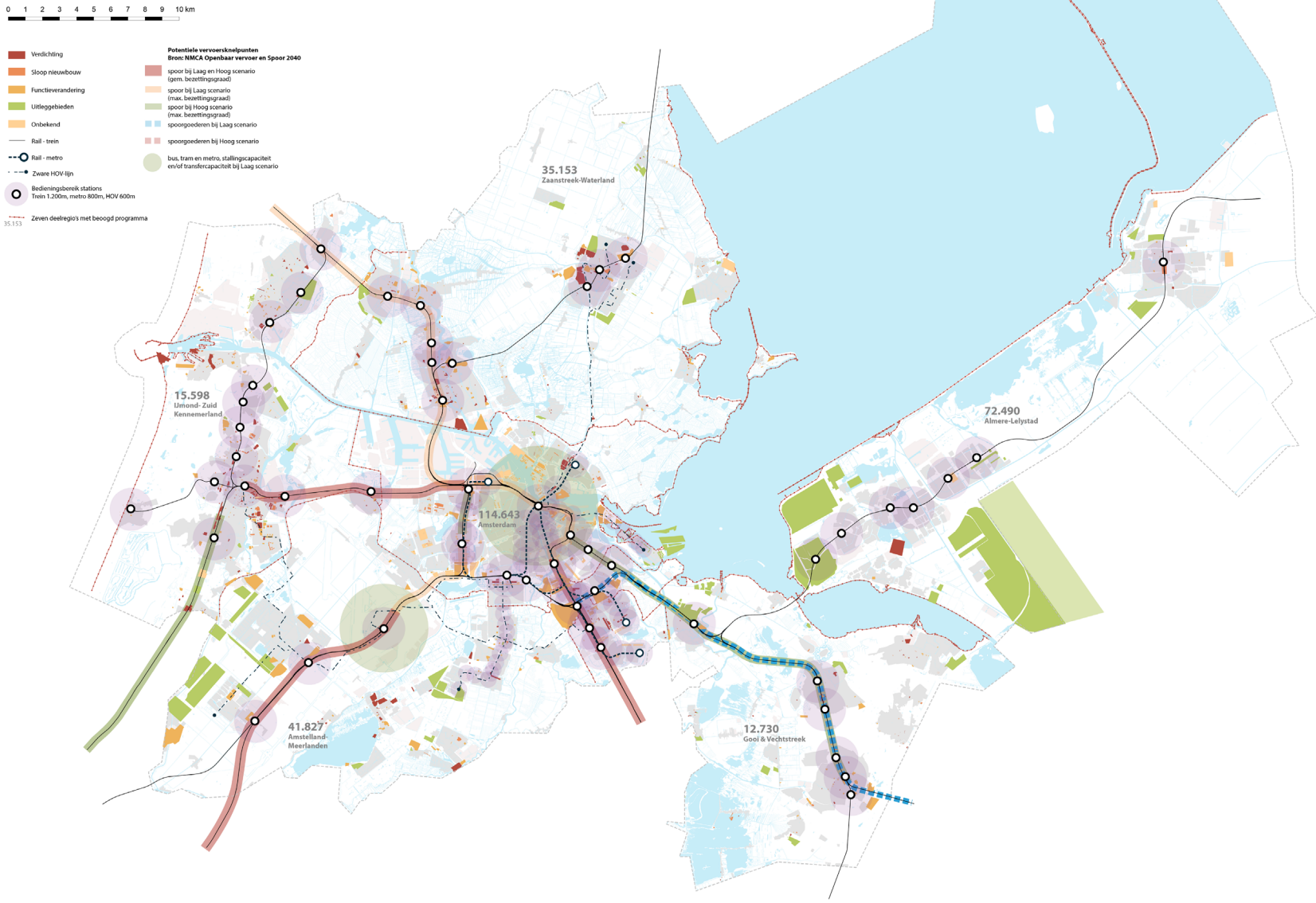
Indien er behoefte bij de MRA-partijen: Het ophalen van de kennis in binnen- en buitenland en een manier ontwikkelen om deze kennis over te dragen, bijvoorbeeld door een kennisteam autoluw verstedelijken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de casus in Hoofddorp.

Budget / kosten

€ 40.000,-

Plancapaciteit en ontwikkellocaties

In relatie tot OV-netwerk en NMCA-knelpunten



4.2 VERDICHTING ALMERE CENTRUM: WERKATELIERS

Aanleiding

Door onder andere reizigersgroei heeft het station(sgebied) een groot gebrek aan fietsparkeerplaatsen. Daarnaast heeft station Almere Centrum een gedateerde uitstraling en veel leegstand, kun je je er als reiziger slecht oriënteren en wordt het station als onprettig en op rustige tijden zelfs als sociaal onveilig ervaren.

Naar aanleiding van de afspraken in het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markeermeer wordt gewerkt aan toekomstbestendige groei van Almere ten behoeve van de regio, knooppuntontwikkeling langs de Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystadcorridor, de transformatie van Almere Centrum naar een (boven)regionaal hoogstedelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu, en de Wereldexpo Floriade in 2022. Daarnaast hebben Almere en Provincie Flevoland de aanpak van het achterblijvende station(sgebied) tot topprioriteit benoemd.

Doelstelling

Almere, Flevoland, NS en ProRail werken momenteel een integraal maatregelenpakket uit voor het station inclusief voorkeursontwerp. Onderdeel van dit pakket zijn de herinrichting van het Stationsplein, Mandelaplein, de stationshal en perrons, met aandacht voor routeverwijzing, verlichting, taxistandplaatsen en het vergroten van de capaciteit van de fietsenstallingen.

Almere en Flevoland werken een visie uit voor het stationsgebied (transformatie naar hoogstedelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu). Naar aanleiding van het BO-MIRT najaar 2018 wil de regio samen met IenW en BZK de gezamenlijke ambities in het kader van gebiedsgericht werken concretiseren door:

1. Voor de korte termijn (t/m ±2025):
   a) Afspraken te maken over de gebiedsontwikkeling en de verbetermaatregelen die nodig zijn om de toegankelijkheid en kwaliteit van station Almere Centrum in orde te brengen, en hoe deze maatregelen te realiseren.
   b) Afspraken te maken over de bijbehorende verstedelijkingsopgave die Almere kan realiseren in de directe omgeving van het station Almere Centrum
2. Voor de middellange termijn (2025-2040) te verkennen hoe het Almeerse centrum zich zou kunnen en moeten doorontwikkelen in lokaal, regionaal en nationaal belang.

Resultaat

Samen met IenW, BZK, regio, ProRail en NS worden de gezamenlijke ambities voor Almere Centrum geconcretiseerd in een uitvoeringsagenda Verdichten Almere Centrum, voor zowel de korte als de lange termijn.

Aanpak

Om te komen tot een goede aanpak organiseren we in 2019 (1e helft) een 3-tal werksessies met betrokken partijen (publiek en privaat) om gezamenlijk te komen tot een gedeelde opgave en ambitie. Daaraan wordt een gezamenlijke uitvoeringsagenda gekoppeld. Deze gezamenlijke agenda bevat zowel private als publieke actiepunten.

Planning

- Werksessies in eerste helft 2019
- Gedeelde opgaven en ambitie Q2 2019
- Uitvoeringsagenda Q2/Q3 2019

N198 afrit 8
1200 m
50
50
50
100
100
WEMMERS
KEUR KOZIJN
77-HX-BN
64-VPK-6
40-ZS-FH
RZ-RJ-28
28-HZH-8
75-TG-PV

4.3 AANSLUITINGEN: VERBETEREN DOORSTROMING HWN-OWN

Aanleiding

De overgang tussen de verschillende autonetwerken is belangrijk voor de stedelijke bereikbaarheid. Verwachting is dat de aansluitingen van de rijkswegen op het stedelijk wegennet van Amsterdam na de verschillende weguitbreidingen en in het licht van de aantrekkende woningbouw en economie onder druk zullen komen te staan .

De verwachte capaciteitsknelpunten op de aansluitingen vormen zowel een belemmering voor de stedelijke/regionale bereikbaarheid als voor de doorstroming op het hoofdwegennet. Verbeteren van deze zwakke elementen in de overgang tussen verschillende netwerken verbetert de kwaliteit van de deur-tot-deur reis.

Doelstelling

1. Het verkrijgen van een gedragen beeld over de capaciteitsknelpunten op de korte termijn (<2025) van bepaalde aansluitingen van het Rijkswegennet op het stedelijk wegennet.
2. Oplossingsrichtingen om de geconstateerde capaciteitsknelpunten aan te pakken met no-regret maatregelen die niet-tracéwetplichtig zijn (quick-wins). In de oplossingsrichtingen wordt in ieder geval gekeken naar de type maatregelen, ontwerpen en kosten.

Resultaat

Een analyse van de (verwachte) capaciteitsknelpunten op de korte termijn van de aansluitingen en Oplossingsrichtingen om de geconstateerde capaciteitsknelpunten aan te pakken met no-regret maatregelen die niet-tracéwetplichtig zijn.

Aanpak / werkwijze / stappenplan

- Fase 1. Actualisatie bestaand onderzoek aansluitingen Amsterdam uit 2017/2018
- Fase 2. Gefaseerde analyse naar clusters van aansluitingen, te beginnen bij de aansluitingen van A10-Noord.
- Fase 3. Aanvullend onderzoek naar /opname van aansluitingen in de MRA buiten Amsterdam, zoals aansluiting A6/ Poortdreef

Om bovenstaande activiteiten binnen scope en planning uit te voeren wordt onderzocht of het mogelijk is om een procesbegeleider aan te stellen. In eerste instantie (wordt hiervoor intern bij de betrokken organisaties (voor fase 1 en 2) gekeken of hier capaciteit voor is (Gemeente Amsterdam, VRA, RWS).

Voor de analyse wordt onderzocht of dit door de deelnemende organisaties opgepakt kan worden, of dat hiervoor een opdracht op de markt gezet wordt. Voor fase 3 zal opnieuw geïnventariseerd moeten worden welke partijen betrokken moeten worden.

Planning

Start actualisatie bestaand onderzoek – januari 2019
N.t.b.

Budget / kosten

N.t.b.

P+R MRA

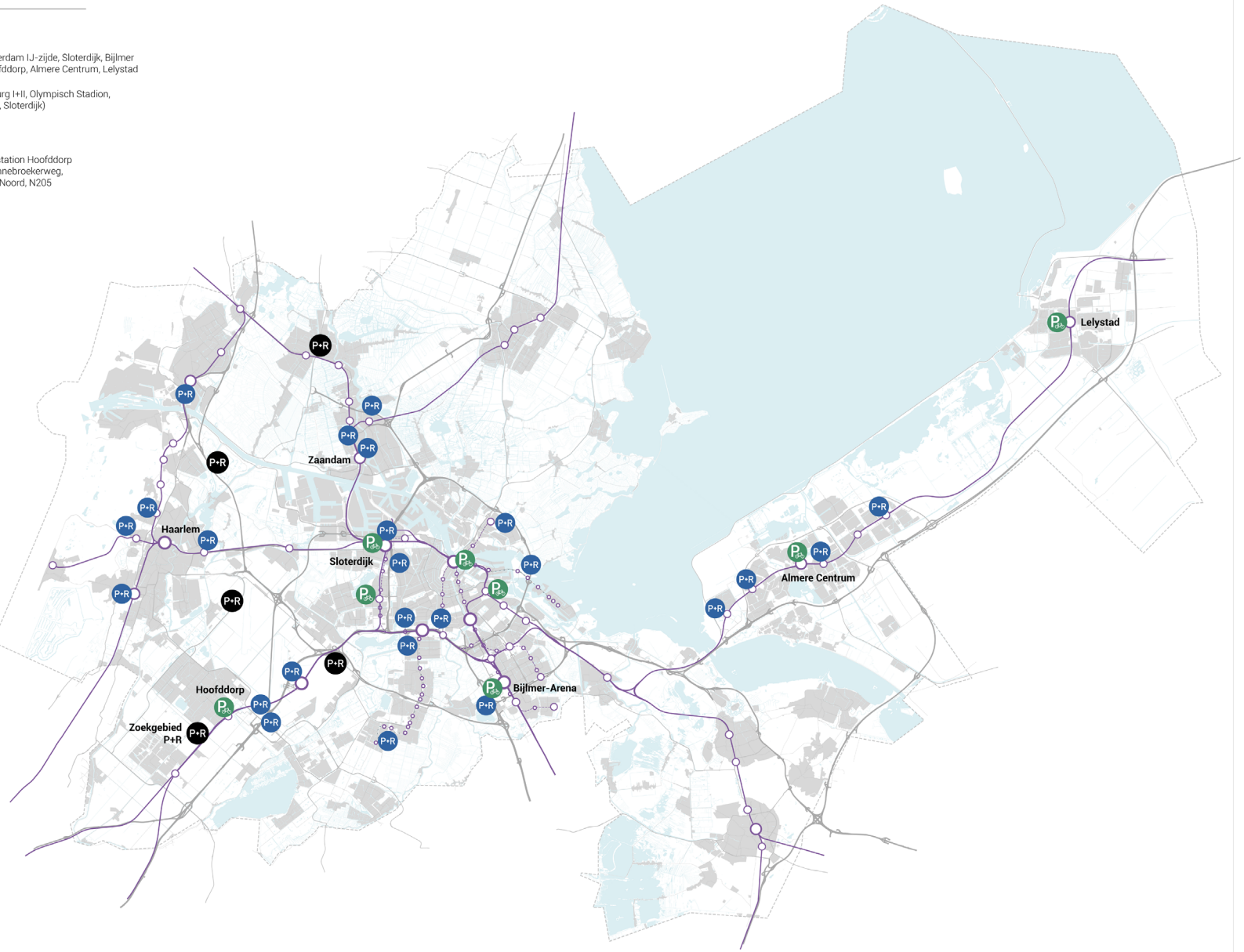
Maatregelen MRA (t/m 2025)

Fietsparkeren treinstations (Amsterdam IJ-zijde, Sloterdijk, Bijlmer Arena, Muiderpoort, Lelylaan, Hoofddorp, Almere Centrum, Lelystad

P+R (o.a. Arena, RAI, Noord, Zeeburg I+II, Olympisch Stadion, Bos en Lommer, VUmc (weekend), Sloterdijk)

Zoekgebieden P&R (t/m 2025)

P+R: toevoegen zoekgebied voor station Hoofddorp langs de A4, ter hoogte van de Bennebroekerweg, Uitgeest, Spaarnwoude, Schiphol-Noord, N205



STUDIO BEREIKBAAR

4.4 REGIONAAL P&R-BELEID

Aanleiding

Het deelprogramma Stedelijke bereikbaarheid richt zich in hoofdzaak op het laatste binnenstedelijke deel van reis. Hierin kunnen P+R de overstap faciliteren naar OV of fiets voor het laatste deel van de reis.

Doelstelling

Vanuit SB is het wenselijk inzicht te krijgen in de kansrijke P+R locaties. Het gaat hierbij dan om de potentie en mogelijkheden die er zijn voor het verbeteren van het functioneren en uitbreiding. Initiatieven van partijen die passen binnen de doelstelling van SB kunnen geagendeerd worden voor het BO MIRT als regionale bijdrage aan de bereikbaarheid van de MRA.

Resultaat

De resultaten van de lopende of te starten onderzoeken en plannen te inventariseren en te toetsen aan de criteria voor SB, waarna concrete plannen kunnen worden opgevoerd in het programma.

Aanpak / werkwijze / stappenplan

Vanuit het programma OV-Knoopunten van de provincie Noord-Holland wordt een inventarisatie uitgevoerd naar alle P+R locaties (faciliteiten, functioneren en knelpunten) in de MRA+regio en een toolkit ontwikkeld om deze knelpunten in algemene zin aan te pakken.

Er is een P+R werkgroep in het leven geroepen waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn die in de regio werken aan P+R locaties/ beheerder/eigenaar zijn.

De inventarisatie omvat van iedere P+R:

1. Gebruik parkeercapaciteit: bezetting, piekmomenten, wel/geen reizigers Schiphol;
2. Organisatie: eigendom, exploitatie en beheer;
3. Gratis of betaald parkeren - wijze van betalen, abonnementsvormen;
4. Omgeving: bereikbaarheid en functies/ bestemmingen;
5. Voorzieningen op en rondom de P+R locatie;

Voor de Schipholcorridor wordt aanvullend gegevens verzameld voor een maatwerk aanpak van de problematiek op de Schipholcorridor.

6. Stakeholders per locatie;
7. Problemen en knelpunten – inventarisatie per stakeholder;
8. Parkeergedrag gebruikers: parkeerduur, frequentie, waarom deze P+R, alternatieven?;
9. Motief gebruikers: herkomst, bestemming, persoonskenmerken, aantal personen;
10. Beoordeling door gebruikers: beleving, suggesties en verbeteringen.

Op basis van de ervaringen die worden opgedaan met de nadere onderzoeksvragen voor de Schipholcorridor zal in overleg met de werkgroep/programma OV-Knooppunten bepaald worden of deze aanpak ook voor de andere P+R locaties/gebieden toegepast zal worden en of er maatregelen in SB kunnen worden opgenomen.

Planning

In het eerste kwartaal van 2019 komen de resultaten beschikbaar van de inventarisatie en de ontwikkelde toolkit. SB zal vertegenwoordigd worden in de werkgroep en geïnventariseerde gegevens zullen beschikbaar worden gesteld.

Budget / kosten

Vooralsnog geen kosten

Aanleiding

Tot nu toe lag de focus van de werklijn Stedelijke Bereikbaarheid sterk op de korte termijn. Dat komt omdat de bereikbaarheid van de grote gemeenten in MRA nu al onder druk staat. Tegelijkertijd bestaat de verwachting dat ook op lange termijn stedelijke bereikbaarheid onder druk blijft staan. Dit kan op de huidige plekken zijn, omdat er meer groei is dan verwacht of op nieuwe plekken, doordat er veel nieuwe woningen bijgebouwd gaan worden in de MRA. Als de huidige groei doorzet, zal naar verwachting de druk op stedelijke bereikbaarheid flink toenemen. Het bereikbaarheidssysteem wordt hierdoor kwetsbaarder en het aantal mensen dat met bereikbaarheidsproblemen te maken krijgt in de eerste en laatste kilometers van de reis groeit. Tegelijkertijd zijn er binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid langetermijnwerklijnen, maar daar ligt de focus meer op het gehele mobiliteitssysteem. Vanuit de programmalijn stedelijke bereikbaarheid is de wens daarom om ook naar de problematiek van de lange termijn te gaan kijken.

In deze programmalijn wordt onder stedelijke bereikbaarheid de eerste en laatste kilometer van de deur-tot-deurreis in stedelijk gebied verstaan. Uit het MIRT onderzoek stedelijke bereikbaarheid weten we dat de eerste en laatste kilometer vaak het meest kwetsbare stukje van de deur-tot-deurreis is. Kwetsbaar in de zin van reistijd, betrouwbaarheid en beleving. Met name de netwerkovergangen, tussen verschillende vervoerwijzen en netwerkbeheerders, leveren veel hinder en vertraging op. Denk hierbij aan de overgangen tussen fiets-ov, auto-ov maar ook de overgangen tussen het hoofd- en het stedelijk wegennet.

4.5 STEDELIJKE BEREIKBAARHEID OP DE LANGE TERMIJN

Doelstelling en aanpak

De doelstelling van dit project is om: In beeld te brengen wat er nodig is om de stedelijke bereikbaarheid in de MRA ook in 2040 te waarborgen. De focus ligt hierbij op netwerkovergangen en nabijheid. Wat hebben we op lange termijn nodig om nabijheid te creëren en de kwaliteit van de netwerkovergangen te verbeteren. Daarbij is de eerste vraag die gesteld gaat worden: Hoe ziet de stedelijke bereikbaarheid eruit in 2040?

Bij deze vraag wordt onder andere gekeken naar denkrichtingen zoals:

- Het gebruik van mobiliteitshubs;
- Overstappunten fiets/OV/wandelen naar hubs;
- Automatisch rijden waarbij voertuigen parkeren aan de randen van de steden;
- Automatisch rijden waarbij voertuigen gemeenschappelijk bezit zijn;
- Automatisch rijden niet van de grond komt en juist de parkeerdruk toeneemt in de steden.

In een tweede stap wordt gekeken hoe de bereikbaarheid dan verbeterd kan worden. Deze input kan meegenomen worden in de programmalijnen Netwerk Ringen en de Stad en Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp.

Resultaat

- Een gesprek over wat stedelijke bereikbaarheid in de toekomst is.
- Beeld hoe op (middel)lange termijn de kwetsbare eerste en laatste kilometers van de deur-tot-deurreis te verbeteren
- Verbeelding van de bereikbare stad van de toekomst
- Opgavenkaart en maatregelenkaart: visueel, met onderbouwing.

Uitgangspunten

In 2016 is het MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam afgerond. Het MIRT-onderzoek wordt als basis gebruikt voor dit onderzoek. Daarnaast worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Van het hier en nu naar de toekomst: hierbij wordt gebruik gemaakt van het onderzoek naar Daily Urban System van de MRA, waarin de huidige stromen benoemd worden.
- Onderzocht wordt of vanuit NERDS de toekomstige stromen en de rol van de eerste en laatste kilometers hierin kan worden aangesloten of dat een aanvullende opdracht nodig is;
- Van individueel- naar netwerkniveau: van de zwakke elementen per reiziger naar de grootste zwakke elementen van reizigers samen;
- Zowel kwalitatieve aspecten (Reistijd, betrouwbaarheid) als kwantitatieve aspecten (beleving).

Samen met de andere programmalijnen binnen het programma worden uitspraken gedaan over welke (ruimtelijk-economische) scenario's bepalend zijn voor de stedelijke bereikbaarheid in de toekomst welke rol zij voor hele programma vervullen. De intentie is om de samenwerking tussen de lijnen breed te zoeken: op welke manier kunnen andere programmalijnen hun onderzoeksvragen aanleveren in dit onderzoek en waaraan hebben de andere lijnen behoefte op het gebied van stedelijke bereikbaarheid?

Planning

- Q1 2019: Start en afspraken maken met andere programmalijnen
- Q2 2019: Sessies waarin beeld wordt geschetst van wat stedelijke bereikbaarheid op lange termijn is.
- Q3/4 2019: maatregelen in beeld brengen en algemeen beeld hoe om te gaan met de eerste en laatste kilometers van de deur-tot-deurreis in stedelijk gebied.

5 STEDELIJKE BEREIKBAARHEID
GOVERNANCE EN AMBTELIJKE ORGANISATIE

Bestuurlijk

De bestuurlijke inrichting van de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid sluit aan bij het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

Programmaraad

Het Programma SBaB krijgt kaders mee van het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland. Het Programma wordt aangestuurd door een Programmaraad. Daarin zijn partijen vertegenwoordigd die deelnemer aan het programma zijn: partijen die substantieel middelen inleggen of een andere (bijvoorbeeld beleidsmatige) bijdrage leveren. Een directeurenoverleg met vertegenwoordiging vanuit de deelnemers adviseert voorafgaand een programmaraadvergadering over besluiten.

Ambtelijk

Samenstelling kernteam en adviesgroep

Op ambtelijk niveau is een trekker verantwoordelijk voor het schaalniveau stedelijk gebied.

Er wordt voor de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid een compact kernteam samengesteld bestaande uit de programmamanager namens de MRA, een programmamanager namens het Rijk en een programmasecretaris. De kernteamleden zijn afkomstig van de deelnemende regionale partijen en het Rijk, maar opereren onafhankelijk. Dat wil zeggen dat ze geen verantwoording afleggen naar de eigen organisatie zodat ze niet belast zijn met belangenvertegenwoordiging, maar werken in het MRA-belang. De kernteamleden werken bij voorkeur niet fulltime aan het programma, maar voeren ze ook nog werkzaamheden uit binnen hun eigen organisatie. Daardoor kunnen ze actief signalen oppikken en teruggeven, kunnen ze de verbinding leggen met andere projecten en de samenwerking versterken.

Het kernteam werk zelfstandig met een eigen proces en middelen en legt verantwoording af aan de Programmaraad en aan een brede adviesgroep bestaande uit stakeholders. Deze stakeholders zijn partijen die geen of beperkte middelen bijdragen maar wel belang hebben bij het programma. De adviesgroep wordt geïnformeerd door de programmaorganisatie en levert gevraagd en ongevraagd advies en benoemt aandachtspunten.

Verantwoordelijkheden kernteam

Het kernteam is verantwoordelijk voor:

- Het programmeren van maatregelen voor de korte en (middel)lange termijn in samenhang met bredere opgaven uit het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en met andere maatregelen binnen de programmalijn Slim & Duurzaam.
- Het volgen en bijsturen van de uitvoering van de specifieke inspanningen, projecten en activiteiten uit de Actieagenda Stedelijke Bereikbaarheid. De dagelijkse aansturing van deze inspanningen, projecten en activiteiten blijft bij de projectleiders van de deelnemende organisaties.
- Het beoordelen van nieuwe maatregelen.

Stedelijke Bereikbaarheid in de MRA

programmaplan 2019-2022

januari 2019

Opgesteld door:

Werkgroep Stedelijke Bereikbaarheid

Met medewerking van

Studio Bereikbaar

SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM