



Vervoerregio  
Amsterdam



# Investeringsagenda's

Monitor en actualisatie



---

# Investeringsagenda's

## Monitor en actualisatie

---





## **INHOUDSOPGAVE**

<b>INLEIDING</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCTIE VIER INVESTERINGSAGENDA'S</b>	<b>7</b>
<b>1.0 INVESTERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID</b>	<b>8</b>
1.1 Ontwikkeling doelstelling	9
1.2 Voortgang programma	11
1.3 Conclusies en vooruitblik	15
<b>2.0 INVESTERINGSAGENDA FIETS</b>	<b>18</b>
2.1 Ontwikkeling doelstelling	19
2.2 Voortgang programma	21
2.3 Conclusies en vooruitblik	23
<b>3.0 INVESTERINGSAGENDA WEG</b>	<b>26</b>
3.1 Ontwikkeling doelstelling	27
3.2 Voortgang programma	34
3.3 Conclusies en vooruitblik	35
<b>4.0 INVESTERINGSAGENDA OV</b>	<b>36</b>
4.1 Ontwikkeling doelstelling	37
4.2 Voortgang programma	53
4.3 Conclusies en vooruitblik	58
<b>COLOFON</b>	<b>61</b>
<b>BIJLAGEN</b>	<b>62</b>
Bijstelling Programma Verkeersveiligheid	62
Bijstelling Programma Fiets	66
Bijstelling Programma Weg	70
Bijstelling Programma Openbaar Vervoer	72



# INLEIDING

De Amsterdamse regio groeit en het aantal reizigers en hun verplaatsingen groeien mee. Op 1 januari 2017 is er een bevolkingsgroei van 4% ontstaan ten opzichte van 2007. Daarnaast steeg het toerisme met 33% meer hotelovernachtingen, gemeten in de periode van 2012 – 2016. In 2016 is ook het aantal reisbewegingen gemeten. Dit komt uit op 4,5 miljoen reisbewegingen. Dit zijn alleen bewoners en bezoekers binnen Nederland. De Vervoerregio Amsterdam heeft vier

investeringsagenda's die de gemeenten in haar regio bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar moeten houden. Dit zijn de investeringsagenda's weg, openbaar vervoer, fiets en verkeersveiligheid. Om met de beschikbare middelen de juiste keuzes hierin te kunnen maken, worden diverse data gemonitord en ontwikkelingen bijgehouden die van invloed zijn op de doelstellingen van de Investeringsagenda's. Het doel van deze monitor en actualisatie Investeringsagenda's 2017 is om een

compact en eenduidig overzicht te geven van de meest recente ontwikkelingen en programmavoortgang van het afgelopen jaar. Deze rapportage kan afzonderlijk en als aanvulling op de Jaarstukken 2017 van de Vervoerregio gelezen worden. De monitor en actualisatie Investeringsagenda's 2017 is opgesteld voor gemeenten, ambtenaren, raads- en bestuursleden en andere belangstellenden. Uitgebreidere data en achtergrondinformatie is beschikbaar en kan worden opgevraagd indien gewenst.



## INTRODUCTIE VIER INVESTERINGSAGENDA'S

Om onze regio aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers, investeert de Vervoerregio tot 2030 ruim een miljard euro in de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Investeringsagenda's zijn de nadere uitwerkingen van het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio. Elk van deze agenda's staat voor de uitdaging om de financiële middelen zo optimaal mogelijk te benutten. Samen met de andere overheden worden de prioriteiten daarbij bepaald. De investeringsagenda's laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer en wat dat oplevert. De Vervoerregio zorgt voor samenhang tussen de verschillende partijen die betrokken zijn, hun inspanningen en de diverse programma's. Aan de hand van deze monitoring, nieuwe ontwikkelingen en andere inzichten worden de investeringsagenda's jaarlijks bijgesteld. Gemeenten blijven eindverantwoordelijk voor de uitvoering van projecten en maatregelen op hun grondgebied.

## LEESWIJZER

Per investeringsagenda wordt aandacht besteed aan de recente ontwikkelingen waarmee zij haar programma vormgeeft. Daarnaast leest u op welke wijze hieraan bijgedragen is in 2017 en hoe de Vervoerregio dit de komende jaren denkt te doen. Dit kan zijn in de vorm financiële steun aan (studie) projecten of door middel van capaciteit bij de uitvoering van projecten en maatregelen. Elke investeringsagenda zet uiteen wat de doelstellingen zijn, wat daarin de ontwikkelingen zijn en wat het programma in 2017 heeft gedaan. Ieder hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie. De bijstelling van het programma tot 2025 zijn te vinden in de bijlagen.

## VERKEERSVEILIGHEID

In de periode 2016-2025 verbetert de Vervoerregio Amsterdam de verkeersveiligheid met verschillende maatregelen. Ze zijn gericht op het verminderen van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden.

De belangrijkste speerpunten van de Investeringsagenda Verkeersveiligheid zijn:

- Het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur
- Het stimuleren van verkeersveilig gedrag door verkeerseducatie, campagnes en handhaving

Verder draagt de Vervoerregio samen met haar partners bij aan het verder verbeteren van de veiligheid van vervoermiddelen, kennisontwikkeling door onderzoek en het versterken van de samenwerking.

## FIETS

In de Investeringsagenda Fiets zet de Vervoerregio haar ambities uiteen op het gebied van fietsbeleid en infrastructuur voor de periode tot 2025. Ze brengen de noodzakelijke samenhang tussen diverse lopende en nog te starten initiatieven. Daarnaast weergeeft de investeringsagenda diverse budgetten en programma's. De fiets is het snelst groeiende vervoermiddel in de Vervoerregio en is, in vergelijking met andere vervoermiddelen, goedkoop, snel, gezond en schoon. Investeren in de fiets is dus op een kosteneffectieve manier investeren in bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Toekomstige ontwikkelingen vragen om een mobiliteitsaanpak die toekomst vast is en die rekening houdt met de noodzaak van verduurzaming van mobiliteit. Met de Investeringsagenda Fiets wil de Vervoerregio hieraan bijdragen. In 2025 is dan in de regio een schaalprong gemaakt naar betrouwbare en duurzame mobiliteit.

## WEG

De Investeringsagenda Weg beslaat de periode tot 2030. Onder de Investeringsagenda Weg wordt geïnvesteerd in het vervoerregionale wegennet ter verbetering van de bereikbaarheid. Dat is nodig om gelijke trend te houden met de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio. Het soort verbeteringsmaatregelen varieert van verkeersmanagement en innovatieve oplossingen tot wegverbredingen en nieuwe verbindingen.

De Vervoerregio werkt voor het verbeteren van de regionale wegbereikbaarheid samen met de verschillende wegbeheerders: de 15 Vervoerregio-gemeenten, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. Cruciaal is een goede samenwerking tussen de Vervoerregio en deze partners. De Vervoerregio heeft BDU-budget beschikbaar om de maatregelen voor een deel te financieren, maar is voor de uitvoering afhankelijk van de wegbeheerders. De partijen hebben elkaar dus nodig om projecten sneller en efficiënter te realiseren.

## OPENBAAR VERVOER

De Vervoerregio werkt met de wegbeheerders en vervoerders samen om de stad en de regio te voorzien van een optimaal OV-netwerk met betrouwbare reistijden. Tegen het decor van het voortdurend groeiend aantal verplaatsingen in een dynamische metropool, is het de uitdaging om meer reizigers te kunnen vervoeren via een verbeterd en kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk. In de Investeringsagenda Openbaar Vervoer (OV) wordt het beeld geschetst van de benodigde investeringen om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Amsterdam en de regio te verbeteren.



1

# INVESTERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID





## 1.1 ONTWIKKELING DOELSTELLING

De doelstelling die in de Investeringsagenda Verkeersveiligheid centraal staat is het verminderen van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. We sluiten hierbij aan op de landelijke doelstelling voor verkeersveiligheid. De huidige landelijke doelstelling gaat uit van een reductie van ernstige verkeersslachtoffers (doden en ernstig gewonden) met 25% tussen 2010 en 2020. Als regio dragen we hier naar rato aan bij.

## VERKEERSDODEN

In 2016 waren er 629 verkeersdoden in Nederland. Dat betekende een lichte toename ten opzichte van 2015 (621 verkeersdoden) en het hoogste aantal verkeersdoden sinds 2012. Dit is ruim boven de landelijke doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020. In onze regio heeft de politie in 2016, 28 verkeersdoden geregistreerd, iets minder dan in 2015 (34 verkeersdoden). Daarbij aangetekend dat het jaarlijks aantal verkeersdoden op regionaal niveau wisselt en er vooral naar een trend over de langere termijn gekeken moet worden. De cijfers voor 2017 zijn naar verwachting in december 2018 beschikbaar.

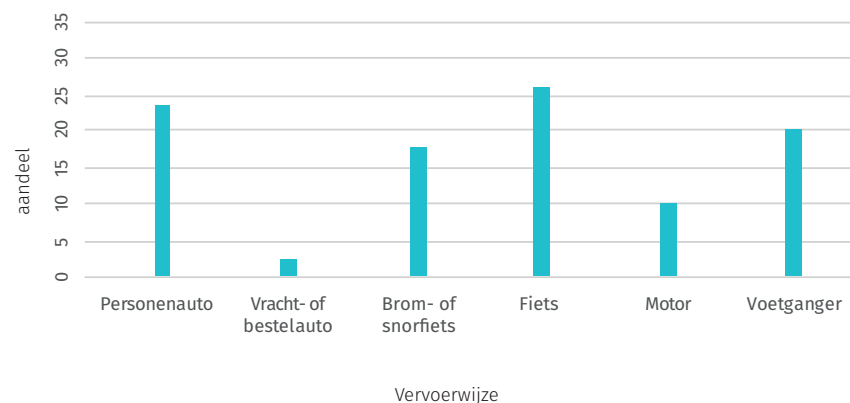
Kijkend naar de uitsplitsing naar vervoerswijzen (figuur 2) is te zien dat de meeste verkeersdoden in de Vervoerregio fietsers zijn (26%), gevolgd door inzittende van personenauto's (23%). Verder valt het relatief hoge aandeel verkeersdoden op onder brom- en snorfietsers (18%) en motorrijders (11%).

## ERNSTIG VERKEERSGEWONDEN

Betrouwbare regionale cijfers over het aantal ernstig verkeersgewonden ontbraken de afgelopen jaren vanwege de verminderde registratie bij de politie. In 2016 is het gelukt om voor het eerst sinds 2009 weer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het aantal ernstig gewonden t/m 2014 in de Vervoerregio. Dit betreft een betrouwbare schatting van ernstig verkeersgewonden door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Noord <sup>1</sup> (politierregistratie)	7	10	3	5	7	9	8
Amsterdam (politierregistratie)	11	19	15	15	18	12	10
Zuid <sup>2</sup> (politierregistratie)	8	9	13	5	8	13	10
Vervoerregio Amsterdam (totaal, politiereg.)	26	38	31	25	33	34	28
Nederland (politierregistratie)	537	546	562	476	476	531	533
Nederland (opgehoogd)	640	661	650	570	570	621	629

Figuur 1: Ontwikkeling aantal verkeersdoden in de Vervoerregio Amsterdam, drie deelgebieden en Nederland 2010-2016 (bron: politierregistratie en CBS)<sup>3</sup>



Figuur 2: Verdeling verkeersdoden naar vervoerswijze in de Vervoerregio Amsterdam, periode 2014-2016

opdracht van de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam. De SWOV heeft hiervoor gebruik gemaakt van een nieuwe methode die recent is ontwikkeld voor big data analyses. Voor het eerst is hierbij gebruik gemaakt van ambulance-data, naast politiedata en ziekenhuisdata. Begin 2018 is dit onderzoek herhaald, om inzicht te krijgen in het aantal ernstig gewonden in 2015 en 2016<sup>4</sup>. Omdat de SWOV genoodzaakt was een andere berekeningsmethodiek te hanteren, wijken de aantallen over de jaren 2007-2014 in

deze nieuwe rapportage iets af ten opzichte van het eerdere onderzoek. De afwijkingen zijn echter niet groot en de onderzoeken laten dezelfde trend zien.

Uit de cijfers van de SWOV blijkt dat het aantal ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio tussen 2010 en 2016 is gestegen met 6%. Landelijk is het aantal ernstig gewonden in deze periode gestegen met 12%. Het bereiken van de landelijke doelstelling van 25% minder ernstig ver-

<sup>1</sup> Dit zijn de gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad

<sup>2</sup> Dit zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.

<sup>3</sup> NB: het werkelijke aantal verkeersdoden ligt de afgelopen jaren gemiddeld 15 tot 20% hoger dan het aantal geregistreerde verkeersdoden door de politie. Voor heel Nederland vindt daarom een ophoging plaats van de politierregistratie. Een regionale doorvertaling van de opgehoogde cijfers is niet mogelijk. De gemeente Amsterdam gaat uit van 19 verkeersdoden in 2014, 11 verkeersdoden in 2015 en 12 verkeersdoden in 2016.

<sup>4</sup> SWOV, 2018.

keersgewonden lijkt hiermee nog ver weg. De SWOV heeft de ontwikkeling van ernstig verkeersgewonden geanalyseerd op kenmerken zoals vervoerswijzen, leeftijdsgroep en geslacht. De belangrijkste conclusies van deze analyse zijn:

- De meeste ernstig verkeersgewonden vallen onder fietsers (58%) en gemotoriseerde tweewielers (ca. 26%) in 2016.
- Bij ongeveer vier op de vijf fietsslachtoffers ging het om een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.
- Het aantal 60-plussers onder de ernstig verkeersgewonden is sterk gestegen tussen 2010 en 2016, met wel 37%
- Het aantal ernstig gewonden fietsers van 60+ is tussen 2010 en 2016 met 120 toegenomen. Dit is gelijk aan de totale groei van ernstige verkeersgewonden in deze periode.
- Ongeveer vijf op de acht ernstig verkeersgewonden is man (60% in 2016).

- De ontwikkelingen in de regio Amsterdam sluiten aan bij de landelijke trend, maar de stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden in de regio Amsterdam is kleiner (6%) dan de landelijke stijging (12%).

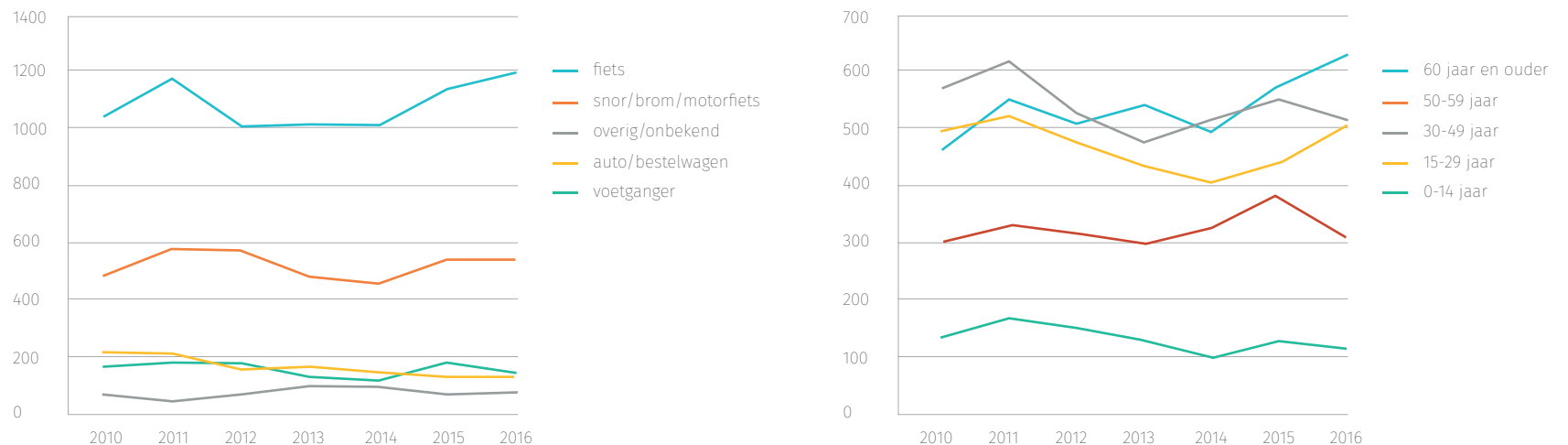
De oorzaken voor de ontwikkelingen van ernstig verkeersgewonden naar leeftijd en vervoerswijze worden in grote mate bepaald door verandering in expositie (Duivenvoorde et al., 2015). Zo nam het aantal 65-plussers in de Vervoerregio Amsterdam met ruim 21% tussen 2010 en 2016 (CBS). Omdat ouderen een relatief hoog risico in het verkeer hebben, leidt deze toename, als al het andere gelijk blijft tot een toename in aantal slachtoffers.

Daarnaast is de aantal fietsverplaatsingen in de Vervoerregio tussen 2010 en 2016 toegenomen met ca. 22% (bron: OViN). De fietsmobiliteit neemt vooral toe onder 60 plussers, landelijk gemiddeld met 3,6% per jaar over de langere termijn. De opkomst van de elektrische fiets is een belangrijke factor in deze toenemende mobiliteit van oudere fietsers (Duivenvoorde et al., 2015). Op dit moment is het nog niet goed mogelijk om inzicht te krijgen in het aantal verkeersslachtoffers onder e-fietsers. Er wordt landelijk aan gewerkt om dit in de toekomst wel mogelijk te maken.

*Figuur 3:  
Schatting aantal ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio Amsterdam, drie deelgebieden en Nederland 2010-2016 (bron: SWOV, 2018).*

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Noord	270	300	320	300	280	330	330
Amsterdam	1.240	1.370	1.210	1.140	1.120	1.260	1.270
Zuid	440	490	430	420	410	460	460
Vervoerregio Amsterdam (totaal)	1.950	2.160	1.950	1.860	1.810	2.040	2.070
Nederland	19.100	19.700	19.500	18.800	20.700	21.300	21.400

*Figuur 4:  
Het geschatte aantal ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio naar vervoerswijze (links) en leeftijdsgroep (rechts)*



## 1.2 VOORTGANG PROGRAMMA

Dit hoofdstuk geeft aan welke inspanningen er zijn verricht vanuit de Investeringsagenda Verkeersveiligheid in 2017 en begin 2018 (stand van zaken per 1 april 2018). Het gaat om de realisatie van infrastructurele maatregelen, gedragsmaatregelen en onderzoek en samenwerking.

### INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN

Veel maatregelen uit het programma zijn gericht op het voorkomen van ongevallen vooraf door het 'Duurzaam Veilig' inrichten van wegen, een veilige inrichting van schoolomgevingen en veilige fietsinfrastructuur (proactieve aanpak). Daarnaast worden maatregelen genomen om bestaande ongevallenlocaties zoals black spots aan te pakken (reactieve aanpak). In 2017 zijn er in totaal 30 verkeersveiligheidsprojecten uitgevoerd waar de Vervoerregio financieel aan heeft bijgedragen (in totaal € 2.1 miljoen) vanuit het programma Verkeersveiligheid. Hierbij geldt dat een verkeersveiligheidsproject vaak bestaat uit een bundeling van (kleinere) verkeersveiligheidsprojecten.

Naast de maatregelen uit de Investeringsagenda Verkeersveiligheid worden ook vanuit de andere Investeringsagenda's veel maatregelen genomen die een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De Investeringsagenda's Weg en OV zijn in eerste instantie gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid, maar verkeersveiligheid is hierbij een randvoorwaarde. In de Investeringsagenda Fiets is verkeersveiligheid naast bereikbaarheid één van de hoofdoelen.

#### Duurzaam Veilige weginrichting

Bij het 'Duurzaam Veilig' inrichten van wegen ligt de focus in de regio Amsterdam op verblijfsgebieden (30km/uur en 60km/uur) en gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur). In verblijfsgebieden gaat het vaak om snelheidsremmende maatregelen zoals drempels. Op gebiedsontsluitingswegen ligt de nadruk op het creëren van veilige oversteekplaatsen en kruisingen. Een aandachtspunt bij de inrichting van wegen is om rekening te houden met ouderen als kwetsba-

re doelgroep door het toepassen van de landelijke richtlijnen voor 'seniorenproof' wegontwerp. In 2017 zijn er 17 projecten gerealiseerd voor het duurzaam veilig inrichten van wegen in de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Waterland en Wormerland. Een groot deel van deze maatregelen betreft het aanbrengen van plateaus op kruisingen in 30km zones, zoals in de Akkerstraat in Marken, Trintel in Monnickendam en Wezenland in Wormer.

#### Veilige fietsinfrastructuur

In de Investeringsagenda Fiets wordt volop ingezet op het aanpakken van ontbrekende en zwakke schakels in het regionale fietsnetwerk (zie bijlage 3). In aanvulling daarop draagt de Vervoerregio vanuit de Investeringsagenda Verkeersveiligheid bij aan maatregelen die de verkeersveiligheid buiten het regionaal fietsnetwerk verbeteren. Deze maatregelen zijn onder andere gericht op het verkleinen van de kans op een enkelvoudige fietsongevallen (fietsers die vallen of tegen een obstakel botsen). Denk aan het





verwijderen van gevaarlijke paaltjes en het aanbrengen van veilige trottoirbanden.

In 2017 zijn vier projecten voor veilige fietsinfrastructuur in Amsterdam en Haarlemmermeer gerealiseerd met een bijdrage vanuit de Investeringsagenda Verkeersveiligheid. Zo zijn er vrijliggende fietspaden in de Amsterdamse havens aangelegd op routes met veel vrachtverkeer. Het aantal vrijliggende fietspaden in het havengebied zal ook in 2018 verder worden uitgebreid om de veiligheid voor de fietser te verbeteren. Daarnaast worden in 2018 vrijliggende fietspaden langs de Hobbemakade in Amsterdam gerealiseerd en worden de kruisingen veiliger ingericht.

### **Veilige schoolomgeving**

Het doel van veilig ingerichte schoolomgevingen is dat de verkeerssituatie rustiger en overzichtelijker wordt, waardoor kinderen (deels zelfstandig) verkeerservaring kunnen opdoen in een veilige omgeving. De maatregelen hiervoor richten zich op de realisatie van schoolzones en veilige school-thuisroutes. Bij de inrichting van nieuwe schoolzones streven de gemeenten in de Vervoerregio meer uniformiteit na, door zoveel mogelijk gebruik te maken van één basisvoorziening voor schoolzones (verkeersbord en wegmarkering 'school'). Dit vergroot de duidelijkheid en herkenbaarheid onder bewoners en bezoekers.

In 2017 zijn geen nieuwe schoolzones gerealiseerd waar de Vervoerregio aan heeft bijgedragen. Dit heeft deels te maken met het feit dat een aantal gemeenten de opgave voor schoolzones al (grotendeels) heeft gerealiseerd in voorgaande jaren. Daarnaast gaat het vaak om hele kleine ingrepen waar gemeenten geen financiële bijdrage voor aanvragen bij de Vervoerregio. Voor 2018 zijn er meerdere plannen voor nieuwe schoolzones bekend waar de Vervoerregio een financieel aan zal bijdragen, onder andere in de gemeenten Amsterdam (Nieuw-West en Zuidoost), Landsmeer en Diemen.

### **Aanpak ongevallenlocaties**

Wegbeheerders pakken wegvakken en kruisingen aan waar de afgelopen tijd veel ongelukken hebben plaatsgevonden. Ongevallenlocaties (zoals black spots) komen vooral in Amsterdam voor; dit is terug te zien in de gerealiseerde projecten in 2017. Het gaat hierbij vooral om relatief kleine ingrepen. In totaal zijn er in 2017 negen projecten gerealiseerd om black spots aan te pakken in Amsterdam, onder andere de voetgangersoversteek bij de ingang van de metrohalte Spaklerweg. Ook in 2018 draagt de Vervoerregio bij aan de black spot aanpak van Amsterdam en zal verder de kruising Beechavenue - Aalsmeerderweg in de Haarlemmermeer worden aangepakt.

### **GEDRAGSMAATREGELEN**

Maar liefst 95% van de verkeersongevallen ontstaat door menselijk gedrag. De Vervoerregio en gemeenten stimuleren daarom verkeersveilig gedrag door verkeerseducatie, campagnes en handhaving, samen met partners zoals de politie, scholen, onderwijsbegeleidingsdiensten, VVN en TeamAlert.

### **Verkeerseducatie**

Veilig deelnemen aan het verkeer begint met goede educatie. De Vervoerregio zet daarom samen met gemeenten en partners in op verkeersonderwijs op voorscholen en kinderdagverblijven (0-4 jaar en ouders), op basisscholen, naschoolse opvang (4-12 jaar) en in het voortgezet onderwijs (12-18 jaar). In de Investeringsagenda Verkeersveiligheid is de doelstelling opgenomen dat het aantal instellingen dat actief aan de slag is met verkeerseducatie in 2025 is toegenomen met 25% ten opzichte van het schooljaar 2015/2016.

De resultaten op het gebied van verkeerseducatie tussen 0-18 jaar worden per instelling door de uitvoerende partijen (onderwijsbegeleidingsdiensten, VVN en TeamAlert) bijgehouden in de Verkeerseducatiekaart. Figuur 5 toont de resultaten voor per leeftijdsgroep (0-4 jaar, 4-12 jaar en 12-18 jaar) voor het schooljaar 2016/2017. Zoals

eerder gemeld is de doelstelling in 2025 dat het aantal instellingen dat verkeerseducatie aanbiedt met 25% is toegenomen ten opzichte van het schooljaar 2016/2017.

Ten opzichte van de monitor 2015-2016 is de volgende voortgang te zien:

- 0-4 jaar: aantal deelnemende instellingen is ongeveer gelijk gebleven
- 4-12 jaar: toename van scholen met een verkeersmethode en een verkeersouder
- 4-12 jaar: toename van scholen die meedoen met het schriftelijk examen
- 4-12 jaar: ontwikkeling van scholen die meedoen aan het praktijkexamen
- 12-18 jaar: toename van het aantal deelnemende scholen, vooral in Amsterdam

Daarnaast zijn er educatieprojecten uitgevoerd gericht op beginnende bestuurders (18-24 jaar). VVN organiseert voor ouderen (65+) in de Vervoerregio-gemeenten naar behoefte de opfriscursus auto en de scootmobielcursus. In Amsterdam en Ouder-Amstel is in samenwerking met het Ministerie Infrastructuur & Waterstaat het project 'Doortrappen' uitgevoerd, om de fietsveiligheid van ouderen te verbeteren.

### **Campagnes**

De ambitie uit de Investeringsagenda Verkeersveiligheid is dat alle gemeenten in de Vervoerregio actief bijdragen aan minimaal drie landelijke campagnes per jaar. Jaarlijks wordt door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat in samenspraak met decentrale overheden een campagnekalender ontwikkeld. In 2017 waren dit de volgende campagnes:

- Bob winter en zomer (alcohol in het verkeer)
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer (Onderweg Offline en Fietsmodus)
- Zichtbaarheid op de fiets (Ik val op!)

Soort instelling	Voorschoolse educatie (0-4 jaar)			Primair onderwijs (4-12 jaar)										Voortgezet onderwijs (12-18 jaar)			
Beleidsdoel	Instelling 0-4 jaar doet jaarlijks mee met een verkeersproject			School doet jaarlijks mee aan vier projecten: verkeersmethode groep 1-8, schriftelijk en praktijkexamen en heeft een verkeersouder										School doet jaarlijks mee aan ten minste 1 verkeersproject			
	Totaal aantal instellingen	Aantal instellingen dat meedoet met JONGleren in het verkeer in 15/16 en 16/17 <sup>5</sup>	%	Totaal aantal instellingen	Verkeersmethode	%	Verkeersexamen - schriftelijk	%	Verkeersexamen - praktijk	%	Verkeersouder	%	Aantal scholen dat voldoet aan alle doelstellingen	%	Totaal aantal instellingen	School doet mee aan minimaal 1 project	%
Beemster	3	2	67%	3	3	100%	2	67%	2	67%	3	100%	2	67%			
Edam-Volendam	9	3	33%	18	17	94%	18	100%	7	39%	13	72%	3	17%	2	1	50%
Landsmeer	6	0	0%	6	5	83%	5	83%	2	33%	1	17%	0	0%			
Oostzaan	3	1	33%	4	4	100%	4	100%	4	100%	4	100%	4	100%			
Purmerend	29	13	45%	29	20	69%	25	86%	6	21%	8	28%	2	7%	10	7	70%
Waterland	5	2	40%	9	7	78%	9	100%	5	56%	3	33%	3	33%	1	0	0%
Wormerland	5	3	60%	5	0	0%	5	100%	1	20%	4	80%	0	0%			
Zaanstad	66	34	52%	62	42	68%	45	73%	17	27%	30	48%	9	15%	13	3	23%
<b>Totaal noord</b>	<b>126</b>	<b>58</b>	<b>46%</b>	<b>136</b>	<b>98</b>	<b>72%</b>	<b>113</b>	<b>83%</b>	<b>44</b>	<b>32%</b>	<b>66</b>	<b>49%</b>	<b>23</b>	<b>17%</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>42%</b>
Amsterdam	935 <sup>6</sup>	74	8%	258	214 <sup>7</sup>	83%	222	86%	170	66%	91	35%	25	10%	110	47	43%
<b>Totaal Amsterdam</b>	<b>935</b>	<b>74</b>	<b>8%</b>	<b>258</b>	<b>214</b>	<b>83%</b>	<b>222</b>	<b>86%</b>	<b>170</b>	<b>66%</b>	<b>91</b>	<b>35%</b>	<b>25</b>	<b>10%</b>	<b>110</b>	<b>47</b>	<b>43%</b>
Aalsmeer	14	5	36%	10	10	100%	10	100%	10	100%	8	80%	7	70%	2	1	50%
Amstelveen	63	13	21%	26	16	62%	18	69%	11	42%	8	31%	3	12%	5	2	40%
Diemen	15	1	7%	7	4	57%	7	100%	5	71%	2	29%	0	0%			
Haarlemmermeer	75	22	29%	65	49	75%	57	88%	55	85%	43	66%	31	48%	9	6	67%
Ouder-Amstel	11	3	27%	6	4	67%	3	50%	0	0%	5	83%	1	17%			
Uithoorn	11	4	36%	10	8	80%	9	90%	1	10%	1	10%	0	0%	3	3	100%
<b>Totaal zuid</b>	<b>189</b>	<b>48</b>	<b>25%</b>	<b>124</b>	<b>91</b>	<b>73%</b>	<b>104</b>	<b>84%</b>	<b>82</b>	<b>66%</b>	<b>67</b>	<b>54%</b>	<b>42</b>	<b>34%</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>63%</b>
<b>Totaal Vervoerregio</b>	<b>1250</b>	<b>180</b>	<b>14%</b>	<b>518</b>	<b>403</b>	<b>78%</b>	<b>439</b>	<b>85%</b>	<b>296</b>	<b>57%</b>	<b>224</b>	<b>43%</b>	<b>90</b>	<b>17%</b>	<b>155</b>	<b>70</b>	<b>45%</b>

<sup>5</sup> Omdat instellingen om het jaar meedoen is deelname in 2015/2016 en 2016/2017 samengenomen.

<sup>6</sup> Het aantal instellingen 0-4 jaar in Amsterdam ligt in werkelijkheid naar verwachting lager. Het exacte aantal instellingen zal nog worden bepaald door Verkeersplein Amsterdam.

<sup>7</sup> Waarvan 155 methoden voor groep 5-8.

Figuur 5:

Deelname aan verkeerseducatie voor de leeftijdsgroepen 0-4 jaar, 4-12 jaar en 12-18 jaar, per gemeente en subregio.

Gemeente	Landelijke campagnekalender						Overig 2017	
	Bob winter	Snelheid	Bob zomer	Fietsmodus	Onderweg offline	Fietsverlichting	Scholen begonnen	Overige thema's
<b>Noord</b>								
Beemster	X	X		X		X	X	
Edam-Volendam	X	X	X	X		X	X	
Purmerend	X	X		X		X	X	
Landsmeer	X	X		X		X	X	X
Oostzaan	X	X	X	X		X	X	
Waterland	X	X	X	X		X	X	
Wormerland	X	X		X		X	X	
Zaanstad	X	X	X	X		X	X	X
<b>Amsterdam</b>								
Amsterdam	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Zuid</b>								
Aalsmeer	X	X	X	X	X	X	X	
Amstelveen	X	X	X	X	X	X	X	
Diemen	X	X		X		X	X	
Haarlemmermeer	X	X	X	X		X	X	
Ouder-Amstel	X	X	X	X		X	X	
Uithoorn	X	X	X	X		X	X	

- Voldoet aan de doelstelling van (actieve) bijdrage aan minimaal drie landelijke campagnes
- Voldoet niet aan de doelstelling van (actieve) bijdrage aan minimaal drie landelijke campagnes

*Figuur 6:*  
Overzicht deelname campagnes  
per gemeente in 2017.

Daarnaast is 'De scholen zijn weer begonnen' een terugkerende campagne. Andere verkeersveiligheidscampagnes in de regio zijn gericht op spaakbeknelling en nieuwkomers.

Figuur 8 toont aan dat in 2017 voor het eerst alle gemeenten aan de doelstelling hebben voldaan door actief bij te dragen aan drie of meer landelijke campagnes. In 2016 haalden slechts 5 van de 15 gemeenten de doelstelling. Eind 2016 heeft de Vervoerregio op verzoek van de gemeenten een projectleider Verkeersveiligheidscampagnes aangesteld, die gemeenten faciliteert en adviseert bij de uitvoering van campagnes. Hierdoor is het in 2017 in alle gemeenten gelukt om aan de doelstelling te voldoen.

Opvallend blijft dat de campagne 'De scholen zijn weer begonnen' in alle gemeenten is uitgevoerd. Deze campagne is sinds drie jaar geen onderdeel meer van de kalender van het Ministerie, maar wordt regionaal nog erg belangrijk gevonden. De campagne Spaakbeknellingen is vooral door Amsterdam groots aangepakt en de nieuwkomers-campagne is kleinschalig uitgevoerd in de gemeenten met een AZC.

Verder is begin 2018 een nieuwe campagne succesvol uitgevoerd in Amsterdam: 'Superbelangrijk, telefoon in het verkeer ff niet'. Dit is een gezamenlijke campagne van Vervoerregio, gemeente Amsterdam en GVB om afleiding in het verkeer door mobiele telefoons tegen te gaan. De campagne richt zich specifiek op voetgangers en fietsers in de leeftijd van 16 tot en met 30 jaar. In 2018 wordt deze campagne voortgezet in Amsterdam en in samenwerking met EBS en Connexion uitgebreid naar de andere concessiegebieden in de Vervoerregio.

### VERKEERSHANDHAVING

De verkeershandhaving is primair de taak van de politie in samenwerking met het Openbaar Ministerie (OM). De Vervoerregio draagt zoveel mogelijk bij aan het verbeteren van de verkeershandhaving in samenspraak met onder andere gemeenten, politie en het OM.



De Vervoerregio en gemeenten dragen onder andere bij aan het opstellen van regionale verkeershandhavingsplannen, die onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie worden opgesteld. In deze verkeershandhavingsplannen wordt de inzet van de teams Verkeer van de politie bepaald. Landelijk is bepaald dat een regionaal handhavingsplan in ieder geval invulling moet geven aan de (landelijke) prioriteiten: veelplegers, alcohol, roodlicht-negatie, afleiding en snelheid. Door het verstrekken van data geven de Vervoerregio en gemeenten een beeld waar de handhaving het meeste gewenst is en het meeste effect zal hebben. Een voorbeeld hiervan zijn snelheidsdata (SPI's snelheid), waarmee inzicht ontstaat op welke (ongevallen) locaties de maximale snelheid vaak wordt overtreden.

In 2017 hebben de Vervoerregio en gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn bijgedragen aan de totstandkoming van het regionale handhavingsplan voor de politie-eenheid Amsterdam. Begin 2018 is een start gemaakt met het regionaal handhavingsplan voor de politie-eenheid Noord-Holland en de samenwerking met gemeenten in de Vervoerregio (Haarlemmermeer en gemeenten in de Vervoerregio Noord).

Cijfers over handhaving door de politie op verkeersveiligheidsthema's zoals alcohol, snelheid, fietsverlichting zijn op dit moment nog beperkt beschikbaar. De Vervoerregio zet zich in om hier afspraken met de politie en het OM over te maken, om in de nabije toekomst wel inzicht te krijgen in ontwikkelingen in (de inzet voor) verkeershandhaving. De politie-eenheid Amsterdam is in 2018 hiervoor gestart met het inzichtelijk maken op welke locaties er is gehandhaafd en met hoeveel inzet.

### ONDERZOEK EN SAMENWERKING

Onderzoek richt zich onder andere op het monitoren van de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden en op het in beeld brengen van weg- en

gedragskenmerken om potentiële risico's in beeld te brengen. De Vervoerregio heeft in 2017 bijgedragen aan onder andere de volgende onderzoeken:

- Onderzoek naar de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden door de SWOV.
- Network Safety Index van de gemeente Amsterdam, waarmee inzicht ontstaat welke wegvakken potentieel verkeersonveilig zijn.
- Ontwikkeling Safety Performance Indicator (SPI) Snelheid, waarmee inzicht zichtbaar waar in de regio vaak te hard wordt gereden zodat de handhaving door de politie effectiever kan worden ingezet.
- Onderzoek Veilige Basisschoolomgeving in Amsterdam: op basis van een schouw en enquêtes zijn veiligheidsknelpunten in kaart gebracht bij 25 basisscholen en 9 middelbare scholen en met betrokkenen besproken (zoals school, ouders, politie, stadsdeel, Verkeersplein Amsterdam). Op basis hiervan kunnen gericht maatregelen worden uitgewerkt om de veiligheid in de schoolomgeving te verbeteren. Naast infrastructurele maatregelen wordt hierbij ingezet op gedragsmaatregelen, zoals haal- en brenggedrag, verkeerseducatie en handhaving.

### 1.3 CONCLUSIES EN VOORUITBLIK

De gemeenten in de Vervoerregio hebben de ambitie om het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden terug te brengen. De daling van aantal verkeersdoden is de afgelopen jaren in Nederland en de Vervoerregio gestagneerd. Het aantal ernstig verkeersgewonden is zelfs gestegen met 6% in de Vervoerregio en met 12% in heel Nederland. De doelstelling voor een afname van het aantal ernstige verkeersslachtoffers met 25% tussen 2010 en 2020 is hiermee ver weg.

De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden bevestigt dat fietsers en ouderen in onze regio nog steeds de belangrijkste doelgroepen zijn.

Daarnaast zien we een relatief hoog aandeel ernstig verkeersslachtoffers onder brom- en snorfietsers. Om het aantal ernstige verkeersslachtoffers weer terug te brengen, zijn aanvullende maatregelen nodig met de focus op (brom- en snor) fietsers en ouderen. Daarvoor is de inzet nodig van alle betrokken partijen: Vervoerregio, gemeenten en overige wegbeheerders, politie, scholen, uitvoerende partijen zoals VVN, Team Alert, onderwijsbegeleidingsdiensten en meer.

### BIJSTELLING PROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2018-2022

Samen met de gemeenten en partners is geïnventariseerd welke maatregelen genomen gaan worden om het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden terug te brengen voor de periode 2018-2022. Het programma 2018-2022 geeft een overzicht van deze verkeersveiligheidsmaatregelen. In dit programma staat waar, wanneer en hoeveel er door de Vervoerregio wordt geïnvesteerd in deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De bedragen en planningen zijn indicatief en zijn als prognose in het programma opgenomen. De definitieve omvang van de bijdrage van de Vervoerregio wordt per project bepaald na besluitvorming in het dagelijks bestuur.

De maatregelen zijn gericht op een verkeersveilige inrichting van de infrastructuur, het stimuleren van verkeersveilig gedrag en op kennis en samenwerking. Daarbij is het goed om te realiseren dat ook in de andere Investeringsagenda's veel maatregelen en projecten zijn opgenomen die bijdragen aan de verkeersveiligheid. Naar een aantal van deze maatregelen wordt ook expliciet verwezen in het programma. Voor een aantal wegbeheerders geldt dat zij op dit moment nog niet precies kunnen aangeven welke projecten zij in 2019 (en verder) gaan realiseren. De gemeente Amsterdam werkt aan de uitvoering van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021, maar per stadsdeel wordt nog gewerkt aan uitvoeringsplannen verkeersveiligheid. In het bijgestelde programma 2018-2022 is in dit geval wel al een indicatieve bijdrage opgenomen, maar zijn de concrete maatregelen nog niet benoemd.

Het volledige programma is weergegeven in de bijlage 3 Verkeersveiligheid. De maatregelen zijn zoveel mogelijk per wegbeheerder zichtbaar gemaakt (tabellen 3 t/m 18). Maatregelen waarvan de bijdrage niet naar een specifieke wegbeheerder is toe te delen, zijn opgenomen in het generieke projectenoverzicht (tabel 2). Dit zijn vooral gedragsmaatregelen (educatie en campagnes) en de activiteiten op het gebied van onderzoek en samenwerking. Tabel 1 geeft het totaaloverzicht voor de periode 2018-2022 en is de optelsom van het generieke projectenoverzicht (tabel 2) en de overzichten per wegbeheerder (tabellen 3 t/m 18).

### ACCENTEN PROGRAMMA 2018-2022

In het bijgestelde programma Verkeersveiligheid 2018-2022 is een aantal accenten aangebracht en om het aantal ernstig verkeersslachtoffers weer te doen afnemen. Aanvullende maatregelen zijn vooral gericht op de kwetsbare doelgroepen fietsers en ouderen. Het gaat om de volgende vijf punten:

#### 1. Naar een risico-gestuurde aanpak

Op landelijk niveau werken het Rijk en decentrale overheden samen aan de ontwikkeling van een risico-gestuurde aanpak. Deze manier van werken zorgt ervoor dat wegbeheerders al voor er ongevallen gebeuren in kaart brengen waar op hun wegen en fietspaden de verkeersveiligheid moet worden verbeterd en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Die maatregelen liggen zowel op het gebied van infrastructuur als op het gebied van gedrag.

De gemeenten in de Vervoerregio dragen al volop bij aan deze landelijke ontwikkeling. De gemeente Amsterdam heeft in 2017 de Netwerk Safety Index afgerond, waarmee op alle 50 km/uur wegen en fietspaden in Amsterdam in beeld is gebracht of de weg voldoende verkeersveilig is ingericht op basis van wegkenmerken. In 2018 zijn de Vervoerregio, Haarlemmermeer, Zaanstad en de SWOV gestart met de verdere doorontwikkeling van deze methode voor wegen en fietspaden in Haarlemmermeer en

Zaanstad. Bij succes kan dit worden uitgebreid naar overige gemeenten in de Vervoerregio. Het doel is uiteindelijk om met wegbeheerders afspraken te maken om geconstateerde knelpunten (potentieel onveilige wegen en fietspaden) aan te pakken. Daarnaast zal specifieke aandacht zijn voor wegen die in het kader van herprofileringen de komende jaren toch al op de schop gaan: aandachtspunten voor de verkeersveiligheid kunnen hier gelijk worden meegenomen.

In het geactualiseerde programma van de Investeringsagenda wordt vanuit het onderzoeksbudget voorzien in een bijdrage voor de ontwikkeling van weg- en gedragskenmerken. Daarnaast is voor Haarlemmermeer en Zaanstad alvast een indicatieve bijdrage van €250.000 per jaar opgenomen voor de aanpak van de risicolocaties.

#### 2. Aanvullende maatregelen voor fietsers

Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers heeft de hoogste prioriteit de komende jaren. In de Investeringsagenda Fiets wordt al volop ingezet op het aanpakken van de ontbrekende en zwakke schakels in het regionaal fietsnetwerk en daarmee het verbeteren van de fietsveiligheid. In dit programma wordt jaarlijks naar verwachting voor ca. 12,5 miljoen vanuit de Vervoerregio geïnvesteerd in het aantrekkelijker en veiliger maken van het regionaal fietsnetwerk.

Aanvullend aan de investeringen in de Investeringsagenda Fiets, draagt de Vervoerregio ook buiten het regionaal netwerk bij aan maatregelen die de verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren. Het initiatief ligt bij de wegbeheerders om hier plannen voor uit te werken en een aanvraag bij de Vervoerregio te doen voor medefinanciering. De uitwerking van de risico-gestuurde aanpak voor infrastructuur (NSI light) kan wegbeheerders helpen om inzicht te krijgen welke wegen en fietspaden de hoogste prioriteit hebben om aan te pakken. Op basis van inventarisatie onder wegbeheerders wordt voor 2019 rekening gehouden met een bijdrage van ongeveer €1,5 miljoen aan maatregelen

voor veilige fietsinfrastructuur vanuit de Investeringsagenda Verkeersveiligheid (aanvullend aan de Investeringsagenda Fiets).

Daarnaast wil de Vervoerregio met gedragsmaatregelen meer fietsers bereiken (educatie, voorlichting en handhaving). Belangrijke thema's hierbij zijn onder meer afleiding door mobiele telefoons en fietsverlichting. Verder wordt in 2018 gewerkt aan een campagne voor het voorkomen van ongevallen met wielrenners in Ouder-Amstel. Bij succes kan deze campagne de komende jaren worden uitgerold in de overige gemeenten van de regio waar dit probleem speelt.

#### 3. Aanvullende maatregelen voor ouderen

Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden van 65+ is de afgelopen jaren sterk toegenomen. De Vervoerregio en gemeenten zullen daarom extra maatregelen nemen voor deze doelgroep. In 2017 is in Amsterdam en Ouder-Amstel al ervaring opgedaan met de landelijke methode 'Doortrappen', met als doel om de fietsveiligheid van oudere fietsers te verbeteren. In de komende jaren willen we dit samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeenten en andere betrokken partijen (zoals ANWB, fietsersbond en de ANBO) verder uitbouwen in alle gemeenten, waarbij 60-plussers actief benaderd worden om hen bewust maken van hun kwetsbaarheid, rijvaardigheid en mogelijkheden om hun voertuig zo verkeersveilig mogelijk te maken. Daarnaast gaan we door met bijdragen aan de opfriscursus auto en de scootmobielcursus, die VVN naar behoefte in Vervoerregio-gemeenten organiseert. Dit aanbod is in 2018 uitgebreid met e-bike trainingen. Bij gebleken succes wordt dit breder opgepakt in de komende jaren. Om de aanvullende maatregelen mogelijk te maken, wordt in het geactualiseerde programma rekening gehouden met een oplopende bijdrage vanuit de BDU voor de educatie van ouderen: van €100.000 in 2018, €200.000 in 2019 naar €350.000 in 2022.

#### 4. Meer en betere verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

Om de gedragsmaatregelen voor verkeersveiligheid effectiever te organiseren en de doelstelling van 25% meer verkeerseducatie in 2025 te bereiken, zal vanaf het nieuwe schooljaar 2018-2019 worden gestart met de oprichting van het Contactpunt Verkeersveiligheid voor gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam. Het Contactpunt is voor scholen en gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam een herkenbaar en bereikbare organisatie voor verkeersveiligheid. Het Contactpunt coördineert de uitvoering van projecten op het gebied van campagnes en educatie namens de gemeenten in de Vervoerregio. Het is een spin in het web: informeert, verbindt en betreft gemeenten, burgers en organisaties.

Een verandering in de nieuwe aanpak is dat scholen vanaf 2018/2019 niet meer zullen worden benaderd vanuit de uitvoerende partij of organisatie van de acquireur, maar nadrukkelijk vanuit het Contactpunt. Scholen krijgen dan een vast contactpersoon, onafhankelijk advies en een compleet aanbod van de producten van de verschillende uitvoerders. De verkeerseducatie voor de gemeente Amsterdam blijft ondergebracht in het Verkeersplein Amsterdam.

Voor campagnes zal de komende jaren nog meer wordt ingezet op het thema afleiding in het verkeer door mobiele telefoons. De succesvolle campagne 'Superbelangrijk, telefoon in het verkeer ff niet' wordt voortgezet in Amsterdam en uitgebreid naar de andere gemeenten in de Vervoerregio. Om het toenemende bereik van gedragsmaatregelen de komende jaren mogelijk te maken, is in het geactualiseerde programma rekening gehouden met jaarlijks oplopende BDU-bijdrage van €150.000 (van €2,9 miljoen in 2018 naar €3,5 miljoen in 2022). Dit is inclusief de genoemde extra inzet op gedragsmaatregelen voor ouderen.

Tot slot blijven de Vervoerregio en gemeenten in gesprek met de politie en het Openbaar Ministerie om de verkeershandhaving te verbeteren. De discussie voor meer en betere verkeershandhaving voeren we onder andere in het kader van het nieuwe landelijke verkeersveiligheidsplan (het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030). Inzet daarbij is onder andere het vergroten van politiecapaciteit voor verkeershandhaving, het uitbreiden van bevoegdheden voor gemeentelijke handhavers en het instellen van een tegemoetkoming voor gemeenten voor handavingsinzet.

#### 5. Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht in Amsterdam

De gemeente Amsterdam zal in 2019 de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen met helmplicht. De verwachting is dat door deze maatregel het aantal verkeersslachtoffers in Amsterdam zal afnemen. Daarbij wordt een parallel getrokken met het verplaatsen van bromfietzers naar de rijbaan, zoals besloten werd in 2000. Een jaar na de invoering daalde het aantal bromfietsslachtoffers met 15%. Omdat automobilisten inmiddels al meer dan 15 jaar gewend zijn aan bromfietzers op de rijbaan verwacht de gemeente Amsterdam voor de snorfietser naar de rijbaan een nog groter positief effect op de verkeersveiligheid.

Om dit mogelijk te maken zal Amsterdam een aantal voorbereidende maatregelen nemen, gericht op:

- Communicatie, educatie, voorlichting & campagnes (ook gericht op snorscooterrijders uit omliggende gemeenten).
- Inrichting van de openbare ruimte
- Monitoring en evaluatie
- Flankerende maatregelen

In het programma van de Investeringsagenda Verkeersveiligheid is hiervoor een indicatieve bijdrage van de Vervoerregio opgenomen van €550.000 in 2019.

## IMPLEMENTATIE STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID

Omdat het aantal verkeersgewonden ook landelijk toeneemt heeft de voorganger van minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat besloten om de ontwikkeling van nieuw landelijk beleid te vervroegen: 'het Strategisch Plan Verkeersveiligheid'. De Vervoerregio Amsterdam levert in samenspraak met de gemeenten input voor de ontwikkeling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zal volgens de huidige planning eind 2018 worden vastgesteld door de Tweede Kamer. In aanloop naar deze vaststelling, worden gemeenten actief meegenomen bij de voortgang van het plan (onder andere via het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer & Vervoer). Bij de volgende actualisatie van het programma van de Investeringsagenda Verkeersveiligheid zullen de speerpunten en mogelijke nieuwe accenten van het landelijk plan voor onze regio worden uitgewerkt.



# 2 INVESTERINGSAGENDA FIETS





## 2.1 ONTWIKKELING DOELSTELLING

Het gebruik van de fiets groeit in onze regio al een aantal jaren, en dat merken we aan de drukte op onze fietspaden en in de stallingen. Ook de afstand die mensen gemiddeld fietsen neemt, mede vanwege de opkomst van de elektrische fiets, flink toe. In onze regio leidt dit behalve tot meer en langere fietsritten zelfs tot een bescheiden groei in het aandeel van alle verplaatsingen die worden gemaakt. Fietsen is populair en dat is goed voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio: het is goedkoop, snel, gezond en schoon. En de fiets neemt weinig ruimte in.

Deze groei vraagt om investeringen die het tempo kunnen bijbenen. Nieuwe en bredere fietspaden, meer fietsparkeerplaatsen bij het OV en veilige oversteekplaatsen op drukke routes. Daar werken we als Vervoerregio hard aan, samen met onze gemeenten, de provincies, het havenbedrijf, het hoogheemraadschap HHNK, het ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, ProRail de vervoerbedrijven en diverse andere partijen. Want investeren in de fiets is op een kosteneffectieve manier investeren in bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. En in onze regio liggen nog genoeg kansen om het gebruik van de fiets verder te vergroten en de verkeersveiligheid te verbeteren.

### MONITOR EN VOORTGANG DOELEN IN BEELD

De uitvoering van maatregelen en projecten uit de Investeringsagenda Fiets is al drie jaar in volle gang. De jaarlijkse monitor geeft inzicht in de ontwikkelingen van het aandeel fiets, het gecombineerd gebruik van de fiets en het OV en de verkeersveiligheid van fietsers (dit laatste doen we via de Investeringsagenda Verkeersveiligheid). In de monitorrapportage die nu voor u ligt wordt voor de diverse acties de stand van zaken per 1 april 2018 gepresenteerd. Ook wordt een overzicht geboden van afgeronde regionale fietsprojecten binnen het BDU-programma van de Vervoerregio over het jaar 2017, met een vooruitblik op wat we in 2018 nog meer aan projecten verwachten te realiseren.

De ambitie van het Beleidskader Mobiliteit voor de regio Amsterdam is om met onze verkeer- en vervoermaatregelen bij te dragen aan een gezonde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en bezoekers en om te zorgen voor een duurzame leefomgeving. Daarbij gaat het niet slechts om bereikbaarheid, maar ook om aspecten van leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en comfort. De Vervoerregio Amsterdam streeft daarbij naar een hoger marktaandeel van fiets en openbaar vervoer in het totaal van alle verplaatsingen. Vanuit het duurzaamheidsbelang en efficiënte inzet van beperkte middelen is het niet de bedoeling dat openbaar vervoer en fiets onderling concurreren, maar elkaar juist versterken. Vandaar dat de bereikbaarheidsambities voor de Vervoerregio Amsterdam uitgaan van een gezamenlijk spitsaandeel in 2025 van fiets en OV naar drie verschillende gebiedstypen. Meer specifiek:

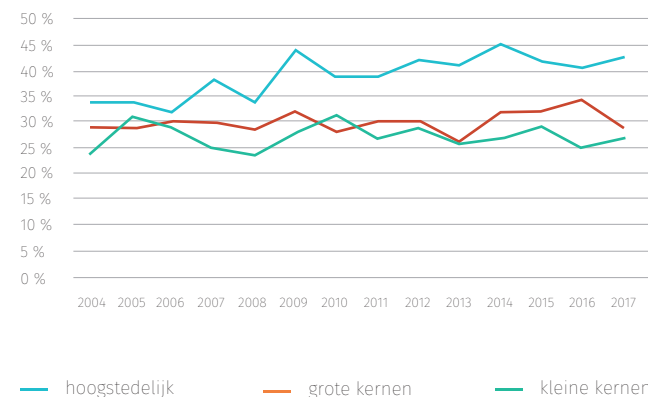
- In grootstedelijke gebieden zoals Amsterdam binnen de ring en de hoogstedelijke centrumgebieden van Zaanstad, Amstelveen en Purmerend. Doel: 70% fiets + OV in de spits. In 2017 was het aandeel in totaal 64 %.
- In grote kernen: Hoofddorp, Diemen etc: Doel: 50% fiets + OV in de spits. In 2017 was het aandeel in totaal 38 %.
- In kleine kernen, zoals Wormer, Oostzaan en Landsmeer. Doel: 40% spitsaandeel OV en fiets. Dat aandeel lag in 2017 op 34 %.

Deze cijfers (zie figuur 7) geven aan hoe het fietsgebruik zich ontwikkelt aan de hand van de meest recente inzichten en cijfers. Hiervoor zijn de uitkomsten van het jaarlijkse OVIN-onderzoek gebruikt.

## TOENAME FIETSGEBRUIK IN DE VERVOERREGIO AMSTERDAM

Sinds tien jaar zien we het fietsgebruik in onze regio telkens verder toenemen. De groei is sterker dan in de rest van Nederland. Er is daarbij een groot verschil tussen de drie gebiedstypen (hoogstedelijk, grote kernen en kleine kernen). In tien jaar is het fietsaandeel in het hoogstedelijk gebied (centrum Amsterdam) het meest toegenomen. In de grote kernen heeft een kleine daling plaatsgevonden. Dit valt te verklaren doordat een gemeente in stedelijkheidsklasse is verschoven (afbeelding 2, op basis van jaarlijkse OVIN - onderzoek).

Kijken we naar de recente cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, dan zien we in hun meest recente onderzoeken (Mobiliteitsbeeld 2017, Fietsfeiten, maart 2018) dat van de woon-werkverplaatsingen tussen de stad en omliggende gemeenten binnen het de het aandeel van de fiets een klein beetje terrein wint. Wat daarbij interessant is om te zien, is dat de lengte van de fietsverplaatsingen aan het toenemen is. Dat valt te verklaren aan de groeiende groep gebruikers van de elektrische fiets: Zij maken gemiddeld 1,5 keer langere fietsritten dan gewone fietsers.

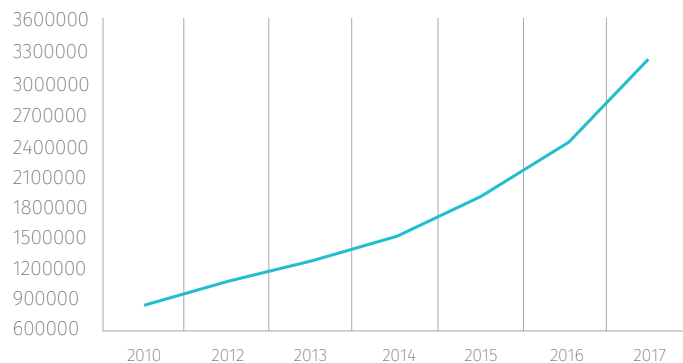


Figuur 7:  
Aandeel fietsgebruik in drie gebiedstypen (zonder OV)

## FIETSEN EN HET OPENBAAR VERVOER

De meest voorkomende gecombineerde verplaatsing is die van de fiets met trein. Met name bij verplaatsingen van en naar het station aan de woningzijde is het aandeel van deze multimodale verplaatsing hoog, namelijk 44 % (KiM, 2015). In Amsterdam komt 45% van de treinreizigers met die fiets naar het station (dit cijfer was 40% in 2010). De combinatie van fiets met trein is een groeimarkt en er zijn geen trends die wijzen op een afname van het groeitempo (Universiteit van Amsterdam, 2014). Ook NS verwacht dat het aantal fietsers dat naar de trein komt én het aantal treinreizigers op zichzelf in de komende jaren blijft groeien.

Het aandeel treinreizigers dat de fiets als natransportmiddel gebruikt is circa 14% (KiM, 2015). In dit verband speelt de OV-Fiets een belangrijke rol. In de laatste zes jaar is het aantal ritten met de OV-Fiets sterk gegroeid naar 3,2 miljoen in 2017 (NS, 2018). Met een explosieve groei van 33 % in 2017.



Figuur 8:  
Aantal ritten met de OV-fiets  
(NSm 2010 – 2017)

## MONITORING FIETSTROMEN

Sinds drie jaar werkt de Vervoerregio intensiever aan het in beeld krijgen van gegevens over fietsstromen: de snelheid van fietsers, hun gekozen routes, de drukke plekken in het netwerk en waar vertragingen plaatsvinden. Dit doen we door een combinatie toe te passen van de oude vertrouwde methode met telsingen op een flink aantal fietsroutes en de jaarlijkse meting via de smartphoneapplicatie van de Fietstelweek. Dit gebeurt telkens in september.

In 2017 vond de Fietstelweek voor de derde maal plaats. Het aantal deelnemers was lager dan voorgaande jaren. Wel laat de ingewonnen data zien dat de drukste fietsroutes in Amsterdam op de Binnenring (340 gemeten ritten op Weteringsschans – Sarphatistraat) en Weesperzijde (315 gemeten ritten) zitten. Routes waar in de toekomst de inrichting voor de fietser wordt verbeterd. In Ouder-Amstel is de brug over de Amstel het drukst, met 114 gemeten ritten.

Tijdens de week waarin de Fietstelweek plaatsvond heeft de Vervoerregio, in aanvulling op de data van de Fietstelweek, samen met de gemeenten 100 punten geselecteerd waar met telsingen een week lang alle passerende fietsers zijn geteld. De geselecteerde telpunten lagen op de belangrijkste Metropolitane fietsroutes. De drukst getelde punten lagen in Amsterdam (Amstelstation, 16.000 fietsers per etmaal). Andere drukke punten lagen bijvoorbeeld in Purmerend, op de Melkwegbrug (een kleine 6.000 ritten per etmaal) en in Haarlemmermeer op de fietsroute Hoofddorp – Schiphol (4-5.000 ritten per etmaal). Na twee jaar tellen is het nog lastig om conclusies over de ontwikkeling van het fietsgebruik op deze routes te trekken. Ook in 2018 organiseren we opnieuw deze tellingen, en verwachten we bij de volgende monitorrapportage uitgebreider in te kunnen gaan op de ontwikkelingen van het fietsgebruik op deze routes.

Straat / wegvak	Gemeten fietsritten
Parnassusweg (Amsterdam)	16464
Holterbergweg (Amsterdam)	6005
Ijsbaanpad (Amsterdam)	8487
Melkwegbrug (Purmerend)	5770
Fietstunnel N246 (Zaanstad)	1361

Figuur 9: Enkele gemeten routes september 2017

## 2.2 VOORTGANG PROGRAMMA

Sinds de vaststelling van de Investeringsagenda Fiets door de Regioraad in 2015 wordt er hard gewerkt aan diverse regionale fietsprojecten. In deze derde rapportage geven we een blik op de uitvoering. Dit herhalen we ieder jaar, zodat de voortgang ervan goed in beeld blijft en we de belangrijkste ontwikkelingen kunnen signaleren.

### ALGEMEEN BEELD

In 2017 bedroeg het totale investeringsvolume aan fietsprojecten vanuit de Brede Doel Uitkering (BDU) van de Vervoerregio Amsterdam 16 miljoen euro. Dat is na de eerdere stijging van de uitgaven tot 18 miljoen euro in 2016 een lichte daling (zie figuur 10 en overzicht in bijlage A). In 2017 werden wel weer meer fietsprojecten opgeleverd (in totaal meer dan 50 infrastructuurprojecten) maar daar zaten minder grote projecten zoals fietsparkeerkelders en bruggen bij. Naar verwachting zal de omvang van de bestedingen aan regionale fietsprojecten in 2018 weer verder toenemen: diverse fietsparkeerkelders bij treinstations en de Noord/Zuidlijn worden gerealiseerd en een aantal flinke netwerkverbeteringen zoals het Piet Kranenbergpad in de Sportasroute tussen Amsterdam en Amstelveen.

### VOORTGANG NETWERK FIETS

#### Verbetering van zwakke schakels in het netwerk

We willen in totaal circa 250 zwakke verbindingen aanpakken in de periode tot en met 2025. In 2017 zijn er in de vervoerregio 48 van deze schakels verbeterd (zie ook Bijlage A; projectmonitor Investeringsagenda Fiets Vervoerregio Amsterdam). Een paar voorbeelden:

- De gemeente Amsterdam heeft fietsschakels verbeterd op het kruispunt Sarphatistraat – Zeeburgerstraat en op de Hagedoornweg en -plein
- De gemeente Aalsmeer heeft de fietsroute op de Japanlaan verbeterd.
- De gemeente Purmerend heeft op de Hoornselaan de fietspaden verbreed en geasfalteerd en op de kruising



Figuur 10:  
Totale omvang fietsinvesteringen  
vanuit de BDU, periode 2009 – 2017

met de Burgemeester Kooimanweg een fietsrotonde gerealiseerd.

- Gemeente Zaanstad heeft de ontbrekende schakel Overtuinen gerealiseerd.

#### Metropolitane Fietsnetwerk

Een van de belangrijke ambities van de Investeringsagenda is het realiseren van hoogwaardige langeafstandsroutes in de regio Amsterdam. Binnen de MRA is de Vervoerregio de trekker van deze Metropolitane Fietsroutes. Samen met gemeenten en provincies zijn in 2017 de belangrijkste metropolitane routes bepaald. Februari 2018 is hiertoe de Intentieverklaring Metropolitane Fietsroutes ondertekend door alle regionale partners, inclusief de twee provincies en Rijkswaterstaat. Voor een aantal fietscorridors binnen onze regio kan de volgende voortgang worden gemeld:

#### Sportas

In 2017 is begonnen met de werkzaamheden aan het Piet Kranenbergpad en het fietspad bij het Hockeystadion bij de

Kalfjeslaan. Deze projecten worden begin 2018 opgeleverd. De gemeente Amsterdam zal de regie over de totale uitvoering van alle deelprojecten op de Sportas op zich nemen en de gemeente Amstelveen start in 2018 met de planuitwerking voor de verbetering van het deel binnen Amstelveen.

#### Zaandam- Amsterdam

In 2017 is het grootste gedeelte van het project Klaprozenweg uitgevoerd en afgerond. Daarmee is de fietsroute vanaf de Cornelis Douwesweg richting het Mosplein flink verbeterd. Eind april zijn ook de vernieuwde bruggen opengesteld en kan er over het gehele deel gefietst worden.

#### Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer-Uithoorn

De fietsroute Uithoorn-Aalsmeer-Knoop Schiphol Noord is eerder al uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Door een knelpunt met de bodemsanering is vertraging in het project opgetreden. De realisatie van dit deel gaat nu op z'n vroegst eind 2018 van start. Het voorlopig ontwerp voor het laatste stuk (Hoofddorp tot knoop Schiphol Zuid) is gereed en wordt nu uitgewerkt tot





december 2016



maart 2017



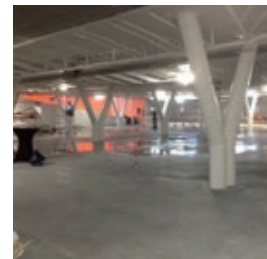
mei 2017



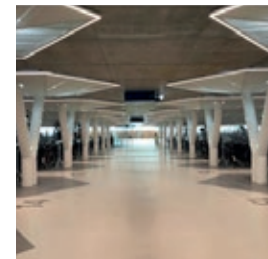
augustus 2017



september 2017



januari 2017



mei 2018

Figuur 11: *Bouw fietsenstalling Strawinsky*

een definitief ontwerp. De start uitvoering kan eind 2018 beginnen. Voor dit deel is met succes een subsidiebijdrage van € 1.3 miljoen aangevraagd bij het ministerie van IenW. Het laatste deel tussen de A4 en de Fokkerweg wordt momenteel uitgewerkt binnen de 'Kruiswegstudie'.

#### *Amsterdam Centrum – Amsterdam Zuidoost*

In 2017 heeft de gemeente Amsterdam een verdere verkenning naar hoogwaardige fietsroutes op de corridor Amsterdam Centrum – Amsterdam Zuidoost uitgevoerd. Dit in navolging op de verkenning van de Hogeschool van Amsterdam. Hieruit zijn maatregelen voortgekomen die voor een relatief beperkt budget in 2018 kunnen worden uitgevoerd. Voor de langere termijn werken gemeente Amsterdam, Ouder-Amstel en Diemen aan de verbetering aan de doorgaande routes tussen Amsterdam Centrum en Zuidoost, zoals de asfaltering van de Rijkstraatweg in Duivendrecht en de onderdoorgangen onder de A10.

#### **FIETSPARKEREN**

We zien de druk op de fietsparkeervoorzieningen steeds verder toenemen, vooral op plekken waar de netwerken samenkomen en de belangrijkste bestemmingen liggen, zoals bij stations, HOV-haltes, in binnensteden en winkelgebieden. Samen met gemeenten, provincies en ProRail zorgen we voor fietsenstallingen bij NS-stations, HOV/metro en op binnenstedelijke bestemmingen.

#### **Realisatie van nieuwe, hoogwaardige inpandige en bewaakte fietsenstallingen bij stations, haltes van R-net en bij belangrijke regionale bestemmingen**

##### *Fietsenstalling Strawinsky*

Bij het treinstation Amsterdam Zuid is de fietsparkeerkelder onder het Strawinskyplein geopend, met plek voor 3700 fietsen. In deze stalling is naast reguliere fietsen plek voor afwijkende formaten, zoals kratjesfietsen en bakfietsen. De stalling is samen met gemeente Amsterdam, ProRail en NS gefinancierd en heeft een automatisch check-in en check-out systeem met de OV-pas. Tevens is een modern detectiesysteem door middel van camera's boven de fietsparkeerplekken geïnstalleerd. Dit systeem monitort de bezetting en stallingsduur van fietsen in de stalling.

##### **Samenwerking bij het beter benutten van stationsstallingen (exploitatie) - Beleidsregel 'Financiële bijdrage exploitatie aan stationsstallingen 2018 – 2025**

Met de gemeente Amsterdam, ProRail, NS zijn de afspraken over het beter benutten van de stallingsplekken en de kosten van exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud verder uitgewerkt in een Beleidsregel. De vervoerregio heeft met partners als NS, ProRail en gemeente Amsterdam een exploitatiemodel uitgewerkt. Vanuit dit model en deze samenwerking wordt door ons een voorstel ontwikkeld om financieel bij te kunnen dragen aan de exploitatie. In de tweede helft van 2017 zijn de pilots bij Mahlerplein

en Amstel positief geëvalueerd en zijn de ervaringen meegenomen in de financiële regeling die in de Regioraad van 12 december 2017 is bekrachtigd.

#### **DEELFIETSEN**

In de zomer van 2017 stroomde Amsterdam vol met strooifietsen. Omdat er een nieuwe generatie was ontwikkeld die tegen geringe kosten kunnen opereren. Door het grote aantal en de plaatselijke overlast hiervan in de binnenstad besloot de gemeente Amsterdam deze fietsen voorlopig te verbieden, maar tegelijkertijd wel beleid te gaan maken. Dit resulteert (waarschijnlijk) in een gereuleerde terugkeer van de deelfiets in Amsterdam in 2019.

De Vervoerregio ziet ook al enige tijd de potentie die de deelfiets kan hebben voor de invulling van met name de Last-Mile bij het OV. De Beleidsregel Deelfiets van de Vervoerregio is op 12 december 2017 door de Regioraad vastgesteld, en bevat 12 ambitiepunten die we dit jaar nader uitwerken in een financieringsregel, die bepaalt onder welke voorwaarden investeren nuttig en zinnig is.

De eerste Last-Mile deelfietsen in onze regio, naast de OV-fiets, verschijnen per 24 april in Amstelveen. Dit project wordt door Connexion uitgevoerd, in goede afstemming met de Vervoerregio, als onderdeel van de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden.

## INNOVATIES, ONDERZOEK, EN PROMOTIE

De uitvoering van fysieke projecten legt het grootste beslag op de beschikbare middelen, maar de Investeringsagenda bestaat niet alleen uit infrastructuurprojecten. De Vervoerregio werkt in diverse projecten samen met de kennisinstellingen (VU, UVA, HvA), Fietsersbond en BYCS, bijvoorbeeld bij onderzoeken, experimenten en diverse kennisuitwisselingsprojecten.

Zo zijn we betrokken bij een zogenaamd 'Living Lab' - een testlocatie waar praktijksituaties worden getest - waarin we gaan experimenteren met deelfietsystemen op stationslocaties om de fietsparkeerdruk te verminderen. De onderzoeken naar het beter benutten van stationsstallingen zijn in 2017 gestart.

### 2.3 CONCLUSIES EN VOORUITBLIK

In de zomer van 2018 wordt het programma van de Investeringsagenda Fiets opnieuw bijgesteld voor 2019 en verder. Een aantal conclusies uit deze monitor wordt daarbij gebruikt:

- Het aandeel van de fiets is in hoogstedelijk (centrumgebied Amsterdam) gebied is inmiddels zover gegroeid dat er extra aandacht nodig is om het voor fietsers prettig en veilig befietsbaar te houden. In de komende periode werken we met Amsterdam aan diverse maatregelen om dit voor elkaar te krijgen. Denk aan de aanpassingen van de binnenring en de Sprong over het IJ.
- Met de recent door bestuurders getekende intentieverklaring voor Metropolitane Fietsroutes wil de vervoerregio extra inzet plegen op het verbeteren van dit netwerk met hoogwaardige langeafstandsroutes. We gaan met gemeenten samen de kansen voor nieuwe projecten na en vragen het ministerie I&W om met ons samen te werken en mee te financieren. Dit vereist van alle partijen extra inzet in middelen en menskracht.

- De druk op de fietsparkeervoorzieningen bij NS-stations blijft hoog. De Vervoerregio streeft ernaar om nog dit jaar concrete financieringsafspraken met het ministerie IenW te maken voor een aantal projecten dat niet langer kan wachten. De eigen bijdrage voor deze stallingsprojecten is al door de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam geregeld.

We geven nu alvast een eerste voorzichtige prognose van projecten uit het Programma Fiets waarvan we verwachten dat ze nog dit jaar gerealiseerd worden. Hier zit een aantal flinke investeringen bij. We verwachten in 2018 dan ook een flinke toename van het bedrag dat we jaarlijks vanuit de vervoerregio in fietsprojecten investeren:

- In Amsterdam wordt op diverse kruispunten de situatie voor de fietser verbeterd. Onder andere op het Frederiksplein, Nassauplein en Nassaukade en Tweede Hugo de Grootstraat. In 2019 en 2020 volgen onder andere de Admiraal de Ruyterweg - Haarlemmerweg, 2e deel van het Mr. Visserplein en Waterloopplein en Vrijheidslaan en Amsteldijk.
- In Zaanadam wordt de fietsverbinding De Buiging gerealiseerd tussen Station Zaanadam en de Gedempte Gracht.

- In o.a. de gemeenten Amstelveen, Zaanstad, Purmerend en Haarlemmermeer wordt een groot aantal fietsschakels verbeterd. We verwachten in 2018 ten minste 35 schakels te verbeteren.
- Bij diverse treinstations worden fietsstallingen gebouwd met een financiële bijdrage van de Vervoerregio. Onder andere op Stations Amsterdam Zuid en Amstel. Samen is dit goed voor 5.650 extra fietsparkeerplaatsen. Daarnaast gaan de stallingen bij Amsterdam Centraal, Amsterdam RAI en Zaanadam (westzijde) in uitvoering (oplevering in 2019). Tussen 2019 en 2021 volgen Bijlmer Arena, Lelylaan, Muiderpoort en Sloterdijk.
- Bij de Noord/Zuidlijn worden bij alle metrostations fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. In de Pijp en Noord worden inpandige stallingen gerealiseerd.
- In 2018 wordt de beleidsregel Exploitatie Fietsstallingen toegepast op de stations Amsterdam Amstel, Amsterdam Zuid (Mahler en Strawinsky) en de stallingen bij de Noord/Zuidlijn (Noord, Ceintuurbaan en de Eerste Jan van der Heijdenstraat).









## BIJLAGE A: PROJECTMONITOR INVESTERINGSAGENDA FIETS - VERVOERREGIO AMSTERDAM, FIETSPROJECTEN GEREALISEERD 2017

Wegbeheerder/Gemeente	Realisatie Ontbrekende schakels en verbeteren zwakke schakels
Prov Noord-Holland	Reconstructie N236-06 Loosdrecht-dreef-Driemondweg
Aalsmeer	Herprofileren Fietspad Japanlaan
Amstelveen	Kruispunt Groenelaan - Sportlaan
	Rotonde Van Heuven Goedhartlaan - Groen van Prinstererlaan
Amsterdam	Fietspad xHagedoornplein
	Kim Sarphatistraat - Zeeburgerstraat
	Fietsoversteek Europaplein - Rooseveltlaan
	Herinrichting Nieuwe Kalfjeslaan Amsterdamse Bos
	Fietspad Dubbele Buurt
	Rode Loper Rokin
	Rode Loper Muntplein
	Rode Loper Ferdinand Bolstraat
	Fietspad Mosveld
	Fietsvoorzieningen Nieuwe Hemweg /Spaarndammerdijk
	Nieuwe fiets/voetgangersbrug over NH Kanaal bij Noorderpark
	Asfalteren Fietspaden Boeelaan
	Fietsimpulsmaatregelen Beter Benutten
	Fietspad Slibveldenweg
	Fietsoversteek Jan van Galenstraat
	Fietspad Basisweg
	Fietspad Fred Roeskesstraat
Diemen	Fietsroute Loswal Venserkade
	Asfalteren fietspad Ganzenpad
	Fietspad Diemerpolderweg - Diemerbos incl 2 tunnels
	Tunnel A9 Diemerbos
Haarlemmermeer	HOV A9 fietsonderdoorgang
	N201 West - tussen de aansluiting N201/N205 en de nieuwe aansluiting N201 /A4 (incl tunnels)
	Herinrichting Cruquiusdijk Vijfhuizen
	Rotonde / herprofilering Bennebroekerweg - Spieringweg in Zwaanshoek
	Fietsstroken Lijnden
Ouder-Amstel	Herprofilering Randweg en Rozenburglaan Duivendrecht
Purmerend	Herprofilering Hoornselaan
	Nieuwstraat - Westerstraat
	Fietspad Kooimanweg
	Purmerweg Fietsstraat
	Fietspad Neckerstraat
Zaanstad	Optimalisatie Fietsroute Noorder IJ-en Zeedijk
	Fietspad Overtuinen

Wegbeheerder/Gemeente	Aanleg en verbetering fietsparkeervoorzieningen
	Fietsparkeren bij NS-stations
Amsterdam	Renovatie Fietsflat
	Fietsenstalling Amsterdam Amstel westzijde
	Amsterdam CS Zuidoost fase 1
	Overbrugging fietsparkeren Amsterdam Zuidoost
	NS Holendrecht
Diemen	NS Diemen Zuid
Zaanstad	NS Koog Zaanwijk
	NS Koog Bloemwijk
	Fietsparkeren bij R-net/metro
Haarlemmermeer	Fietsparkeren HOV halte Geniedijk Haarlemmermeer
Ouder-Amstel	Fietsparkeren van der Madeweg
Waterland	Uitbreiding fietsenstalling R Net halte Broek in Waterland
	Fietsparkeren bij bestemmingen
Purmerend	Fietsparkeren centrum Purmerend
	Studie
Amsterdam	Planstudie Sprong over het IJ
	Bijdrage Planstudie Amsterdam CS
	Bijdrage Planuitwerking Amsterdam CS
	Innovatie
Prov Noord-Holland	Pilot Fietspad N247 met slappe bodem en fietspad op oude trambaan (olifantengras)
Amsterdam	Pilot innovatie fietsparkeersysteem Cyclecity
	Pilot fietsparkeren 2.0 Amsterdam
	Pilot fietsparkeren Amsterdam (beter benutten)
	Pilot Chipparkeren Zuidplein Amsterdam
	Pilot dynamisch verwijssysteem wayfinding fietsenstallingen Amsterdam
	Fietsdetectie Mahlerplein
	Pilot Exploitatie
Amsterdam	Amstelstation
	Mahlerplein
	Campagnes, fietspromotie en stimulering
	1 meting snelfietsroute Zaandam - Amsterdam
	Verkenning Fietsroute Uithoornlijn
	Fietslab regio Amsterdam (CycleSpace) Paviljoen Zuidas
	Bijdrage landelijk platform Fiets Filevrij
	Opdrachtverlening Goudappel Coffeng opstellen programma MRA routes
	Fietsstimulering snelfietsroute Zaandam - Amsterdam door Fietscoalitie
	Maatregelen en campagne Fietscoalitie Westelijk Havengebied (onderdeel Beter Benutten)
	Panelen fietsknooppuntennetwerk vervangen
	Onderzoek en monitoring
	Inrichten telpunten (slangen) tijdens fietstelweek
	Bijdrage aan gemeente Amsterdam Fietstelweek
	SURF Fietstransitie voorbereiding Living Lab



# 3

# INVESTERINGSAGENDA WEG



De Investeringsagenda Weg beslaat de periode tot 2030. Onder de IA Weg wordt geïnvesteerd in het Vervoerregionale wegennet ter verbetering van de bereikbaarheid. Dat is nodig om gelijke tred te houden met de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio. Het soort verbeteringsmaatregelen varieert van verkeersmanagement en innovatieve oplossingen tot wegverbredingen en nieuwe verbindingen.

De Vervoerregio Amsterdam werkt voor het verbeteren van de regionale wegbereikbaarheid samen met de verschillende wegbeheerders: Vervoerregiogemeenten, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. Cruciaal is een goede samenwerking tussen de Vervoerregio en deze partners. De Vervoerregio heeft BDU-budget beschikbaar om de maatregelen voor een deel te financieren, maar is voor de uitvoering afhankelijk van de wegbeheerders. De partijen hebben elkaar dus nodig om projecten sneller en efficiënter te realiseren.

### 3.1 ONTWIKKELING DOELSTELLING

De Investeringsagenda Weg van de Vervoerregio is een dynamische agenda van investeringen in het regionaal wegennet. Hiermee wordt gewerkt aan het Beleidskader Mobiliteit en het verbeteren van de regionale bereikbaarheid.

De IA Weg is bedoeld om gezamenlijk met de wegbeheerders in de regio de projecten te identificeren om deze doelstelling te behalen. In het programma staan de projecten, maatregelen en andere activiteiten van de partijen genoemd, inclusief de financiële reserveringen. Zo wordt de samenhang tussen de investeringen zichtbaar. Daarnaast wordt ook snel duidelijk waar ze elkaar versterken. De Vervoerregio monitort de ontwikkelingen op het regionaal wegennet. Er is gekozen voor een tweejaarlijkse cyclus voor deze monitoring vanwege de looptijd van grote wegprojecten en daardoor de geringe verandering in het verkeersbeeld. In 2016 is de monitor Weg uitgebracht onder de naam Barometer 2016. In de voor u liggende

rapportage staat een samenvatting van de resultaten uit de Monitor 2018.

### INZICHT IN BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

De monitor (Barometer 2016) heeft op basis van metingen inzicht gegeven in de kwaliteit van het regionaal wegennet aan de hand van de indicatoren bereikbaarheid en leefbaarheid.

- Om de bereikbaarheid in kaart te brengen zijn 37 representatieve van deur-tot-deur relaties vastgesteld. De 37 relaties zijn representatief qua aard, ligging, lengte en functie. Om de indicator bereikbaarheid vorm te geven is voor elke relatie gekeken naar de aspecten reistijd van deur-tot-deur, reistijdfactor, betrouwbaarheid en robuustheid.
- De reistijden van-deur-tot-deur voor 2017 zijn berekend op basis van TomTom-gegevens in de ochtend- als de avondspits voor de periode 1 september – 30 november 2017. Deze reistijden zijn vervolgens verrekend met verkeersmodelprognoses uit VENOM-2015 om tot geschatte reistijden voor verschillende scenario's in 2030 te komen.
- Zowel de vraag wat is beleving, als hoe kan je het meten is complex. In de kern gaat het erom een beeld te krijgen van hoe verschillende soorten reizigers verschillende elementen van hun reis ervaren en waarderen. De informatie over beleving is afkomstig uit de "Deur-tot-deurmethode – Resultatenrapport MIRT stedelijke bereikbaarheid MRA Fase II".

Zie de Monitor 2018 voor een uitgebreidere beschrijving van de methodiek. Hieronder vindt u de resultaten uit de Monitor 2018 voor bereikbaarheid en beleving. In de Monitor 2018 staat dit uitgebreider beschreven.

### BEREIKBAARHEID: RESULTATEN REISTIJD VAN DEUR TOT DEUR

In vergelijking met de Barometer 2016 valt op dat:

- Gemiddeld zijn de reistijden over alle relaties gezien licht afgenomen.
- Op alle relaties van en naar het noordelijke deel van de regio is een toename van de reistijd zichtbaar. Op deze relaties zijn geen omvangrijke projecten afgerond.
- Op de relaties die gebruik maken van de A9 ten westen van Amstelveen en de A4 rondom de aansluiting van de A9 (knooppunt Badhoevedorp) is een lichte afname van de reistijd te zien als gevolg van de omlegging van de A9.
- Door de opening van de spitsstrook bij de A7 zijn de reistijden op de relaties Edam – Volendam naar Zaandam en IJmond naar Purmerend iets afgenomen. Deze reistijden zijn van kleur verschoten van matig naar goed in de huidige situatie. Uit de VENOM prognose blijkt echter dat zonder extra maatregelen de reistijd in 2030 weer zal toenemen tot matig.
- Bij de relatie Leiden – Amsterdam Sloterdijk leidt een toename in de gemiddelde reistijd tot een score van slecht, ten opzichte van matig in de Barometer 2016.
- De relatie Bollenstreek – Hoofddorp is ook toegenomen ten opzichte van de voorgaande meting. Daarmee wordt nut en noodzaak van de Duinpolderweg opnieuw bevestigd.
- Door de openstelling van de A1 en de A6 zijn de reistijden van de relaties die van deze verbindingen gebruik maken verbeterd. De relaties Hilversum - Amsterdam Amstel, Almere - Amsterdam Centrum en IJmond - Amersfoort zijn hier een voorbeeld van. In 2016 zagen wij dat de reistijd op de relaties Almere - Amsterdam Centrum en IJmond - Amersfoort tijdens de maatgevende spits flink was toegenomen. Mogelijk hebben werkzaamheden aan de A1, A6 en de Velsertunnel hier een (negatieve) invloed op gehad.



In de hierop volgende figuren is voor prognosejaar 2030 de reistijd van deur-tot-deur in kleur aangegeven ten opzichte van de streefwaarde per relatie. Het betreft een prognose voor de maatgevende (drukste) spits voor 2030.



A. Amsterdam Centrum



B. Amsterdam Amstel & Amsterdam Noord



C. Amsterdam Zuidoost



D. Amsterdam Zuidas



E. Amstelveen



F. Schiphol en Aalsmeer/Schiphol Zuidoost



G. Hoofddorp / Nieuw-Vennep



H. Amsterdam Sloterdijk en Westelijk Havengebied

Figuur 12 a t/m H: Prognose per relatie (trajectnummer) voor de reistijd van deur-tot-deur voor de drukste spits in 2030.



I. Zaanstad



J. Purmerend en IJmond



K. Edam-Volendam

- goed (streefwaarde wordt gehaald)
- matig (streefwaarde wordt net niet gehaald)
- slecht (streefwaarde wordt niet gehaald)







A. Amsterdam Centrum



B. Amsterdam Amstel & Amsterdam Noord



C. Amsterdam Zuidoost



D. Amsterdam Zuidas



E. Amstelveen



F. Schiphol en Aalsmeer/Schiphol Zuidoost



G. Hoofddorp/Nieuw-Vennep



H. Amsterdam Sloterdijk en Westelijk Havengebied

Figuur 13 a t/m H: Score op betrouwbaarheid per regio in de huidige situatie.



I. Zaanstad



J. Purmerend en IJmond



K. Edam-Volendam

- goed (streefwaarde wordt gehaald)
- matig (streefwaarde wordt net niet gehaald)
- slecht (streefwaarde wordt niet gehaald)







## BETROUWBAARHEID

Voor 30 van de 37 relaties geldt dat de maatgevende spits voor de betrouwbaarheid de avondspits is. Waarbij voor 29 van deze relaties geldt dat het minst betrouwbare uur van 17:00 tot 18:00 is. De vroege avondspits is daarmee het minst voorspelbare moment wat betreft de reistijd.

De toegenomen reistijd die eerder is geconstateerd voor de relaties van en naar het noordelijke deel van de regio uit zich ook in een relatief lage betrouwbaarheid is die regio.

Daarnaast blijkt, net als voorgaande jaren, dat de betrouwbaarheid van reistijden van en naar het gebied binnen de ring van Amsterdam relatief laag is.

Betrouwbaarheid gaat over de mate waarin de reistijd afwijkt van de gemiddelde reistijd. Dit is gemeten door de variatie rondom de gemiddelde reistijd in kaart te brengen. Berekening van het verhoudingsgetal:

$$\frac{\text{Gemiddelde reistijd} + \text{standaarddeviatie op de gemiddelde reistijd}}{\text{Gemiddelde reistijd.}}$$

## BELEVING

Aandachtspunten liggen op alle relaties op de last mile (het rijden de stad in) en bij het parkeren. Bij de last mile gaat het dan om de snelheid/reistijd die als minder goed wordt ervaren. Onder andere bij de overgang van rijkswegen op het stedelijke wegennet treden vertragingen op. Een andere verklaring voor een minder goede beleving van de bereikbaarheid in de stad is meer psychologisch van aard en kan een gevolg zijn van het verschil in snelheid die gehaald kan worden tussen de snelweg en de stad.

## WAT IS ER GEBEURT MET DE RESULTATEN VAN DE BAROMETER 2016?

Op basis van de Barometer 2016 zijn keuzes gemaakt om investeringen in het regionaal wegennet te agenderen, of accenten in het programma te verleggen. Deze keuzes worden in de jaarlijkse bijstelling van het programma van de IA Weg meegenomen. De resultaten van de Barometer 2016 zijn meegenomen in de bijstelling programma Weg die in oktober 2016 aan de Regioraad is voorgelegd.

	Omschrijving	Score betrouwbaarheid
1	Almere - Amsterdam Centrum	1,23
2	Uithoorn - Amsterdam Centrum	1,28
3	Edam-Volendam - Amsterdam Centrum	1,25
4	Amsterdam Centrum - Schiphol	1,32
5	Haarlem - Amsterdam Zuidas	1,22
6	Purmerend - Schiphol	1,31
7	Purmerend - Amsterdam Centrum	1,29
8	Amsterdam Zuidoost - Westelijk Havengebied	1,22
9	Zaandam - Amsterdam Centrum	1,23
10	Zaandam - Amsterdam Zuidas	1,33
11	Amsterdam Nieuw West - Amsterdam Centrum	1,39
12	Amsterdam Nieuw West - Schiphol	1,35
13	Bloemenveiling	1,26
14	Westelijk Havengebied - Bloemenveiling	1,17
15	Amsterdam IJburg - Amsterdam Zuidoost	1,15
16	Hoofddorp - Amsterdam Zuidas	1,31
17	Amstelveen - Hoofddorp	1,32
18	Purmerend - Amsterdam Zuidoost	1,2
19	Edam-Volendam - Zaandam	1,27
20	Alkmaar - Amsterdam Sloterdijk	1,15
21	Utrecht - Bloemenveiling	1,36
22	Amsterdam Noord - Amsterdam Amstel	1,32
23	Hilversum - Amsterdam Amstel	1,22
24	Utrecht - Amsterdam Amstel	1,4
25	Beverwijk-Amersfoort	1,21
26	Alkmaar - Edam-Volendam	1,19
27	Haarlem - Zaanstad Noord	1,18
28	Leiden - Amsterdam Sloterdijk	1,38
29	Bollenstreek - Hoofddorp	1,32
30	Hoorn - Amsterdam Noord	1,32
31	Zaanstad Noord - Westelijk Havengebied	1,24
32	Almere - Amstelveen	1,17
33	Amersfoort - Amsterdam Zuidas	1,22
34	Zaandam - Amsterdam Noord	1,31
35	Amstelveen - Amsterdam Zuidas	1,35
36	Schiphol - Amsterdam Zuidoost	1,21
37	Beverwijk-Purmerend	1,23

Figuur 14:  
Normering betrouwbaarheid  
per relatie.



### 3.2 VOORTGANG PROGRAMMA

Zoals aangegeven wekt de IA Weg aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Amsterdam. Hieronder wordt aangegeven welke middelen en inspanningen zijn ingezet in 2017.

#### MIDDELEN 2017

De Vervoerregio ontvangt jaarlijks de Brede Doel Uitkering (BDU) verkeer en Vervoer. Vanuit het BDU-budget - en voor een deel vanuit het Beter Benutten budget - heeft de Vervoerregio in 2017 ruim €23 miljoen besteed aan het verbeteren van de regionale autobereikbaarheid.

#### INSPANNINGEN 2016

De Vervoerregio heeft vanuit de IA Weg in 2017 onder andere aan de volgende projecten (mee)gewerkt.

##### Projecten in uitvoering:

###### *Spaarndammertunnel*

De gemeente Amsterdam heeft de weg langs de Spaarndammerdijk als invalsweg tussen de A10 en de s100 opgewaardeerd. Het deel van de weg langs de Spaarndammerbuurt ter hoogte van de nieuwbouwwijk Houthavens is in een tunnel uitgevoerd, zodat de woningbouwontwikkelingen daar mogelijk worden gemaakt. De Vervoerregio levert een bijdrage aan dit project, met name om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren.

###### *Fietstunnels N201 Hoofddorp*

In samenwerking met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer, heeft een Vervoerregio een bijdrage geleverd aan de realisatie van een aantal ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer onder de N201 aan weerszijden van Hoofddorp. Eveneens is een doorsteek voor het openbaar vervoer gerealiseerd. Met deze maatregelen leveren we een bijdrage aan de snelfietsroute Hoofddorp – Schiphol – Aalsmeer, verbeteren we de verkeersveilig-

heid en verbeteren we de doorstroming van het autoverkeer.

###### *Verbreding N244 Purmerend*

De verbreding van de N244 is een samenwerking tussen onder andere de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio en de gemeenten Purmerend, Edam-Volendam en Beemster. Doelstelling is het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. De vernieuwde N244 is met uitzondering van de aansluiting Purmerenderweg in 2017 feestelijk geopend. De aansluiting N244 –Purmerenderweg is in april 2018 opengesteld voor het verkeer.

###### *Bereikbaarheid Waterland (N235-N247)*

De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de regio Waterland. Verschillende maatregelen zijn al gerealiseerd of worden dat de komende jaren. In 2017 is een spitsbusbaan van IJpendam naar Purmerend op de N235 in gebruik genomen, wat positief is voor de doorstroming van het ov en het autoverkeer. De komende jaren wordt onder meer gewerkt aan verbeteringen van de doorstroming bij Het Schouw.

###### *Oostelijke Ontsluiting IJburg*

De gemeente Amsterdam werkt aan de Oostelijke Ontsluiting IJburg (OOIJ) zodat IJburg is verbonden met de A1 en de A9. De Vervoerregio draagt financieel bij aan de realisatie van OOIJ. De OOIJ is een vierbaansweg, met gedeeltelijk een vrij liggende busbaan. Naast het autoverkeer maken ook fietsers en het ov-gebruik van deze verbinding. Markant onderdeel van de OOIJ is de 150 meter lange boogbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, de Uyllanderbrug. Eind 2013 is gestart met de aanleg van de verbindingswegen; de op- en afrit naar de A1 bij Diemen en de afrit van de A9 naar

IJburg. In de zomer van 2014 is de OOIJ opengesteld voor verkeer. In 2017 is ook de aansluiting op de A9 (OOIJ fase 3) opengesteld.

###### *Beter benutten maatregelen*

In en rond Amsterdam is het in de spits druk op de wegen. Deze spitsdrukte pakken het bedrijfsleven, het Rijk, lokale overheden en regionale overheden zoals de Vervoerregio aan. Onder de noemer Beter Benutten verbeteren deze partners de reistijd op de drukste knelpunten. In 2017 heeft de Vervoerregio vanuit het programma Beter Benutten Vervolg onder andere bijgedragen aan:

- Werkgeversaanpak MRA/Breikers: o.a. via Werkgevers stimuleren anders reizen, stimuleren reizen buiten spits;
- Gebiedsgerichte aanpak Amstel Business Park en Riekerpolder.
- Mobiliteitsmanagement Zuidas

De Vervoerregio heeft aan diverse projecten meegewerkt en/of gefinancierd om bestaande verkeerssystemen beter te benutten, zoals aan de:

- Regioregie. De Vervoerregio draagt bij aan de organisatiekosten van de wegbeheerders in de regio voor de afstemming van uitvoeringswerkzaamheden;
- Regionaal Tactisch Team. Doel van RTT is om met gecoördineerd verkeersmanagement, verkeer te sturen over het wegennet om zo de infra optimaal te benutten en de bereikbaarheid te waarborgen. De Vervoerregio draagt bij aan de organisatiekosten van RTT.
- Optimalisatie verkeersregelinstallaties en DVM-centrales in diverse gemeenten.

## Projecten in studie

Ter verbetering van de regionale (weg)bereikbaarheid is onder de IA Weg in 2018 ook voor verschillende opgaven gestudeerd.

### *Planstudie verbinding A8-A9*

De Vervoerregio werkt mee en draagt financieel bij aan de planstudie Verbinding A8-A9, dit in samenwerking met de provincie Noord-Holland en de diverse gemeenten in het gebied. Het doel is om de leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied te verbeteren. In 2017 zijn kansrijke alternatieven nader uitgewerkt en is verder ingezoomd op de aansluiting met de A9 en de impact op de Stelling van Amsterdam. Het is nu de bedoeling dat in 2018 een voorkeursalternatief wordt bepaald.

### *Planstudie knooppunt A10-N247-s116: KANS*

In 2017 is de Vervoerregio samen met de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat een planstudie gestart naar de knoop A10-N247-s116 (KANS). In de planstudie worden kansrijke oplossingen uitgewerkt en beoordeeld op te verwachten effecten en kosteneffectiviteit. In 2018 wordt een voorkeursalternatief bepaald, waarover in 2019 een besluit zal worden genomen door de betrokken partners.

### *Planstudie Duinpolderweg*

De Vervoerregio werkt mee en draagt financieel bij aan de planstudie Duinpolderweg, in samenwerking met de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de diverse gemeenten in het gebied. In 2017 zijn diverse alternatieve oplossingen in detail uitgewerkt en beoordeeld en is op basis daarvan een voorlopig voorkeursalternatief gekozen. In 2018 is gestart met de inspraak en op basis daarvan wordt medio 2018 besloten tot een definitief voorkeursalternatief voor het traject van de Duinpolderweg.

### *MIRT-verkenning corridor Amsterdam-Hoorn (A7-A8)*

In deze verkenning wordt door Infrastructuur en Waterstaat, samen met de Vervoerregio, de provincie Noord-Holland, en de gemeenten in het plangebied, maatregelen onderzocht die de bereikbaarheid in de corridor moeten verbeteren. Het gaat niet alleen om wegen tussen Hoorn en Amsterdam (A7-A8), maar ook om de invalswegen van Zaandam, Purmerend en Hoorn. Daarnaast wordt ook gekeken naar gedragsverandering, fietsverbindingen en ov (bus en spoor). De Vervoerregio leidt het onderzoek naar de deelregio Purmerend en de deelregio Zaanstreek. De MIRT-verkenning wordt eind 2018/begin 2019 afgerond.

## 3.3 CONCLUSIES EN VOORUITBLIK

De ambitie van de gemeenten in de Vervoerregio is om met de maatregelen uit de IA Weg de bereikbaarheid te verbeteren. Vanuit het BDU-budget is er door de Vervoerregio onder de IA Weg in 2018 ruim €23 miljoen besteed aan het verbeteren van de regionale wegbereikbaarheid. Ook heeft de Vervoerregio (financieel) bijgedragen aan het benutten van bestaande infrastructuur- en verkeerssystemen. De Vervoerregio monitort tweemaaljaarlijks de ontwikkelingen op het regionaal wegennet. Er is gekozen voor een tweejaarlijkse cyclus vanwege de looptijd van grote wegprojecten en daardoor de geringe verandering in het verkeersbeeld. Uit de Monitor 2018 blijkt dat de huidige bereikbaarheid over alle relaties gezien licht is verbeterd. Echter volgt ook uit de resultaten dat de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam is verslechterd. Door de omlegging van de A9 is een afname van de reistijd te zien op de relaties die gebruik maken van de A9 ten westen van Amstelveen en de A4 rondom de aansluiting van de A9 (knooppunt Badhoevedorp). Tevens zijn de reistijden van de relaties die van deze verbindingen gebruik maken verbeterd door de openstelling van de A1 en de A6.

Het programma van de IA Weg wordt op basis van ontwikkelingen en monitoring jaarlijks bijgesteld. Door zo te werk

te gaan, kan de Vervoerregio flexibel inspelen op actuele inzichten, zonder de langetermijnambitie uit het oog te verliezen. Bijlage 3 weergeeft het bijgestelde programma IA Weg 2018. Hieronder worden de belangrijkste wijzigingen in het programma gepresenteerd.

In het programma 2018 van de IA Weg is in overleg met de wegbeheerders in de regio een aantal nieuwe initiatieven opgenomen (de overige nieuwe initiatieven en de omschrijving hiervan staan ook in deze tabel:

- Pilot Zelfrijdend vervoer naar bedrijventerrein Riekerpolder in Amsterdam Nieuwwest.
- Verbeteren aansluiting van de A10-aansluiting s111 op de Spaklerweg en Van der Madeweg.
- S106 Badhoevedorp, ter hoogte van de kruising met Londenstraat – De huidige rotonde kent te weinig capaciteit met het verleggen van de route van de S106 naar de verplaatste A9. Het ontwerp zal najaar 2018 voorliggen in het dagelijks bestuur voor besluitvorming naar Planstudiefase.

### **Wijzigingen programma**

Naast initiatieven zijn er onder andere de volgende wijzigingen in het programma ten opzichte van het voorgaande jaar (meer toelichting is te vinden in de tabel) Verbinding Aalsmeer (N201) – Amstelveen (A9)-Amsterdam. In het verlengde van de Vervolgstudie N201 – A9 studeert de gemeente Amstelveen op het vergroten van de capaciteit van de Bovenkerkerweg. Het voorlopig ontwerp ligt voor de zomer 2018 voor bij het dagelijks bestuur om vast te stellen, waarna gemeente Amstelveen na uitwerking het definitief ontwerp zal maken.

Het project van de Middenweg/Molenvlietweg in Aalsmeer, onderdeel van de ontwikkeling rond de N201 en N231 in Aalsmeer is gepromoveerd naar de Realisatiefase.

# 4

# INVESTERINGSAGENDA OPENBAAR VERVOER





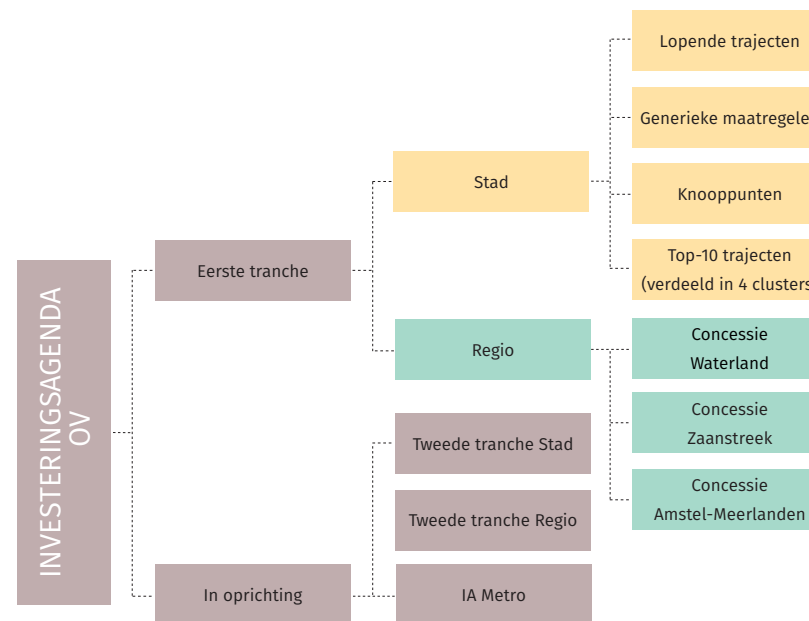
## 4.1 ONTWIKKELING DOELSTELLING

De Investeringsagenda OV (IA OV) richt zich op de optimalisatie van het bus- en tramnetwerk in de regio Amsterdam. Dit is nodig om Amsterdam en de regio bereikbaar te houden. Uit OVIn data blijkt dat er in 2016 dagelijks 350.000 verplaatsingen waren met het ov van en naar Amsterdam (trein, metro, tram en bus). Dit is ongeveer 34% van alle verplaatsingen naar en uit Amsterdam. Daarnaast zijn er 240.000 ov-verplaatsingen binnen Amsterdam. Dat is 14% van alle verplaatsingen binnen de stadsgrenzen. Naar verwachting blijft de regio groeien en daarmee groeit ook het aantal verplaatsingen.

Deze groei moet op verschillende manieren worden opgevangen. Het OV neemt hierbij, mede gezien het aandeel in de dagelijkse verplaatsingen, een belangrijke rol in. Daarbij kan het OV ook een alternatief bieden voor de auto, onder meer doordat OV de druk op het wegennetwerk in de regio verlicht en steeds meer wijken autoluw worden ingericht.

De IA OV kijkt op netwerkniveau naar trajecten waarin geïnvesteerd moet worden. Het programma probeert de samenhang tussen de projecten te bewaken. Dit is onder andere terug te zien in de clustering van de top-10 trajecten. Het programma kent verder twee subprogramma's: één voor de stad Amsterdam (IA OV stad) en één voor de regiogemeenten (IA ROV). Het subprogramma IA OV Stad wordt gevormd door een samenwerkingsverband tussen het GVB, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Het subprogramma voor de regio bestaat uit een samenwerking tussen de Vervoerregio en haar regiogemeentes, de Provincie Noord-Holland en de vervoerders. Daarnaast wordt momenteel nog een subprogramma voor de metro opgericht. Deze zal onder de IA OV Stad vallen.

Omdat de IA OV is opgebouwd uit diverse onderdelen zijn deze voor de duidelijkheid hieronder schematisch weergegeven, evenals een begrippenlijst. Bij de beschrijving van de ontwikkeling van de doelstelling en de voortgang van het programma worden deze onderdelen specifiek uitgelicht.



Definities Investeringsagenda OV	
Lopende trajecten	Projecten in de Investeringsagenda OV die voor de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst al in voorbereiding waren.
Generieke maatregelen	Technische maatregelen die invloed hebben op het gele IA OV netwerk (bijv. tractievoorziening tram).
Knooppunten	Vier knooppunten waarvoor binnen de IA OV maatregelen worden gerealiseerd: Amstelveensweg, Amstel, Lelylaan en Sloterdijk.
Top-10 trajecten (4 clusters)	10 trajecten (verdeeld in 4 clusters) in Amsterdam waarvoor maatregelen staan gepland die zich focussen op het verbeteren van de snelheid en betrouwbaarheid van tram en/of bus.
Hoofdnet	Fijnmazig net van onderliggende OV-infrastructuur in Amsterdam en de regio, primair gericht op vergroten betrouwbaarheid.
Plusnet	In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit actief prioriteit.
R-Net lijnen regio	Grofmazig net van hoogwaardige OV-infrastructuur in de gemeenten buiten Amsterdam, primair gericht op het bekorten van reistijd en het vergroten van betrouwbaarheid.
Ontsluitende lijnen regio	De basisfunctie van deze lijnen is het bieden van (kort) voor- en natransport als aanvulling op de verbindende lijnen (R-Net lijnen).
Netto snelheid	Gemeten snelheid van een ov-voertuig op een bepaald traject exclusief de halteertijd.
Bruto snelheid	Gemeten snelheid van een ov-voertuig op een bepaald traject inclusief de halteertijd.
Betrouwbaarheid	Betrouwbaarheid wordt uitgedrukt door het betrouwbaarheidsgetal. Deze komt tot stand door de spreiding van de rijtijden op een bepaald traject.
Onbetrouwbaarheidsgetal	Verhoudingsgetal dat trajecten van verschillende lengten met elkaar kan vergelijken. In de Investeringsagenda OV wordt een traject als betrouwbaar aangemerkt als het onbetrouwbaarheidsgetal lager dan 1,15 is. $\text{Onbetrouwbaarheidsgetal} = \frac{\text{gemiddelde rijtijd} + \text{standaardeviatie rijtijden}}{\text{gemiddelde rijtijd}}$

## PRESTATIES IN DE STAD

De prestaties van het OV in Amsterdam zijn op de komende pagina's aan de hand van monitordata toegelicht. Voor het opstellen van deze monitorrapportage is gebruik gemaakt van BGM-data, aangeleverd door GVB. Deze data wordt verzameld aan de hand van meetapparatuur in een deel van de trams en bussen van het GVB en bevat gegevens over onder andere rijtijden, aantal ritten, snelheden en betrouwbaarheid.

De monitor richt zich op de perioden vanaf voorjaar 2012 tot en met voorjaar 2017. Er is gekozen voor het vergelijken van overeenkomstige momenten in het jaar (voorjaar-voorjaar en niet voorjaar-najaar) om de representativiteit van data te waarborgen. De data is geanalyseerd op trajectniveau en op halte-tot-halte niveau.

### **1. Ontwikkeling snelheid en betrouwbaarheid Amsterdams ov-netwerk**

Amsterdam heeft te maken met een jaarlijkse groei van het aantal bezoekers en bewoners. Het wordt steeds drukker in de stad, ook op het gebied van verkeer en vervoer (zie ook Amsterdamse Thermometer Bereikbaarheid 2017 en bezettingsgraad in figuur C). Dit heeft invloed op de prestaties van het Amsterdamse OV. Zo lag de gemiddelde netto snelheid van het Amsterdam OV in 2012 3,3% hoger dan in 2017. In 2017 is de snelheid t.o.v. 2016 verder licht gedaald naar 23,6 km/u. De betrouwbaarheid van het OV blijft redelijk stabiel op een te laag niveau (zie figuur B).

#### *1.1. Ontwikkeling bruto- en netto snelheid Plusnet*

De IA OV-trajecten bestaan uit Plusnet OV trajecten. Deze trajecten zijn aangewezen als locaties waar het OV voorrang heeft op andere modaliteiten. Op deze trajecten vindt dan ook over het algemeen een betere doorstroming van het OV plaats dan op het Hoofdnet OV. Ook in 2017 is hier weer sprake van. Tegelijkertijd is er sprake van een constante daling van snelheid en betrouwbaarheid van de Plusnet trajecten. De voornaamste verklaring hiervoor is de toenemende drukte in de stad en in het openbaar vervoer zelf. Bovendien moet worden opgemerkt dat de meeste projecten nog niet zijn gerealiseerd. De effecten van de investeringen zijn dan ook nog niet altijd zichtbaar in de monitor. Daarbij komt dat ook de vele werkzaamheden, waaronder die voor de IA OV hun weerslag hebben op de snelheid van trams en bussen.

#### *1.2. Effecten samenvoegen haltes op rijtijd*

Een veel toegepaste maatregel om de doorstroming te verbeteren is het samenvoegen van bus- en tramhaltes. Het samenvoegen van haltes roept veel vragen bij de reiziger en bewoners op. Mede daarom is het van belang om de effecten van maatregelen zoals deze te monitoren. In figuur A is een overzicht weergegeven van de samengevoegde haltes sinds 2013 tot en met 2017. Daarbij zijn de effecten uitgedrukt in de gemiddelde secondes rijtijd winst/verlies. De secondes verschil in rijtijd gelden voor (nabijgelegen)

halte-halte relaties en niet voor het gehele traject. Dit om de invloed van andere factoren op het traject, waardoor het effect van de maatregel 'vertoebelt', niet mee te nemen in de metingen. De toelichting op de effecten van het samenvoegen van haltes zoals weergegeven figuur A, zijn terug te vinden in 'Ontwikkeling snelheid en betrouwbaarheid top-10 trajecten' (blz. 3) en 'Ontwikkeling snelheid en betrouwbaarheid lopende trajecten' (blz. 5).

#### *1.3 Ontwikkeling snelheid en betrouwbaarheid top-10 trajecten*

De Investeringsagenda OV investeert onder andere in tien trajecten. Hier zijn naar aanleiding van de IA OV projecten gestart die gericht zijn op het behouden en verbeteren van de doorstroming. De top-10 wordt, net als het grootste deel van het netwerk, gemonitord op snelheid en betrouwbaarheid (zie figuur C).

Bij de meeste top-10 trajecten neemt de snelheid in 2017 verder af (of blijft nagenoeg gelijk) ten opzichte van 2016. De betrouwbaarheid neemt op enkele trajecten toe en op enkele trajecten af. Een hogere betrouwbaarheid (= een lager onbetrouwbaarheidsgetal), betekent meer constante rijtijden. Het toenemende aantal toeristen vertraagt het in- en uitstapproces. Daarnaast wordt de doorstroming van het OV in toenemende mate beperkt door de toegenomen verkeersdrukke in de stad in combinatie met een toename van het aantal en omvang van werkzaamheden. Door het gebrek aan vrije baan voor het OV, komen bus en tram steeds regelmatig vast te staan in het verkeer.

Op dit moment zijn er nog maar enkele (voornamelijk kleine) projecten uitgevoerd binnen de top-10. De meeste projecten komen de komende jaren in uitvoering. De constant dalende snelheden, benadrukken de noodzaak hiertoe.

Effecten samenvoegen haltes op rijtijd		
Jaar	Opgeheven halte	Effect op rijtijd
Omgeving Marnixstraat (traject 1)		
2014	Elisabeth Wolffstraat	-10 sec.
2014	Stadhouderskade	-8 sec.
2014	Raamplein	-34 sec.
2014	Martelaarsgracht	+4 sec.
Olympiabuurt (traject 2)		
2015	Apollolaan	-31 sec.
Oostelijke Binnenring (traject 10)		
2013	Oosteinde	-25 sec.
Lopende trajecten		
2014	Foppingadreef	-78 sec.
2015	Frissenstein	+21 sec.
2015	Haarlemmerweg en Kingsfordweg (nieuwe halte: Molenwerf)	-2 sec.
2016	Overtoomsesluis	-36 sec.
Effecten overige maatregelen op rijtijd		
2014	Vrije baan Ceintuurbaan en opheffen halte Ruysdaelkade	-91 sec.
2015	Halte Bobby Harmslaan aan traject IJtram toegevoegd	+28 sec.
2015	Lelylaan van 50 km/u naar 70 km/u en opheffen halte Piet Wiedijkstraat	-19 sec.

Figuur 15

Niveau	Gemiddelde netto snelheid			Betrouwbaarheid		
	2017 (km/u)	Verandering 2017 t.o.v. 2012	Verandering 2017 t.o.v. 2016	2017 (onbetrouwbaarheids-getal)	Verandering 2017 t.o.v. 2012	Verandering 2017 t.o.v. 2016
Plusnet	24,5 km/u	-3,4%	↘ -1,45%	1,25	0%	↘ 0,9%
Hoofdnet	23,0 km/u	-3,4%	↘ -0,2%	1,30	-1,2%	↗ +0,4%
Totale netwerk	23,6 km/u	-3,3%	↘ -0,7%	1,28	-0,7	0%

Figuur 16

↘ *[-getal]%* betekent een verslechtering van de vorige situatie. Bijv. halteertijden: ↘ -4,1% betekent een toename van 4,1% in halteertijd, maar dit houdt dus een verslechtering in van 4,1%.

↗ *+[getal]%* betekent een verbetering van de vorige situatie. Bijv. halteertijden: ↗ +2,4% betekent een afname van 2,4% in halteertijd. Dit houdt dus een verbetering in van 2,4%.



Niveau	Gemiddelde netto snelheid			Betrouwbaarheid			Gemiddelde bezettingsgraad per dag		
	2017 (km/u)	Verandering 2017 t.o.v. 2012	Verandering 2017 t.o.v. 2016	2017 (onbetrouwbaarheidsgetal)	Verandering 2017 t.o.v. 2012	Verandering 2017 t.o.v. 2016	2017 (x aantal reizigers)	Verandering 2017 t.o.v. 2012	Verandering 2017 t.o.v. 2016
Omgeving Marnixstraat traject 1	19,5 km/u	-11%	↘ -2,9%	1,23	-0,9%	↗ +3,5%	7.770	+11,5%	-1,9%
Olympiabuurt traject 2	25,8 km/u	-7,1%	↗ +0,2%	1,26	-1,6%	↗ +4,5%	2.024	-24,8%	-19,2%
Museumkwartier traject 3	15,7 km/u	-16%	↘ -5,2%	1,41	-7,8%	↘ -8,5%	12.478	+2,6%	+0,1%
Schinkelruit traject 4	19,2 km/u	-3,4%	↘ -2,6%	1,30	-0,3%	↘ -2,4%	3.541	+2,4%	-0,3%
Rivierenbuurt traject 5	20,8 km/u	+2,8%	↘ -5,0%	1,29	+1,6%	↘ -4,6%	5.384	+12,3%	+14,2%
Mercatorpleinbuurt traject 6	19,3 km/u	-6,9%	↗ +0,3%	1,28	+5,1%	↘ -0,8%	5.959	+13,5%	-0,3%
De Vlughtlaan traject 7	27,2 km/u	+8,9%	↗ +0,4%	1,24	+4,9%	↗ +0,3%	6.213	+10,6%	0%
Amstelsciencepark traject 8	29,4 km/u	-4,2%	↗ +2,1%	1,23	+5,0%	↗ +2,9%	878	-1,2%	-6,2%
Oosttangent traject 9	27,9 km/u	-3,5%	↘ -5,6%	1,26	-2,7%	↗ +1,4%	2.072	+12,3%	-2,5%
Oostelijke Binnering traject 10	22,04 km/u	-2,5%	↘ -1,6%	1,21	+0,4%	↘ -0,8%	5.933	+10,2%	-1,3%

Figuur 17: Gemiddelde netto snelheid en betrouwbaarheid top-10 trajecten 2017

Naast de nieuw opgestarte projecten, is in de IA OV ook een aantal projecten opgenomen die al voor 2013 zijn gestart. Deze projecten zijn dan ook al verder in het proces dan de projecten binnen de top-10. De projecten binnen de trajecten Daalwijkdreef en Molenwerf zijn al volledig afgerond. De overige trajecten laten een constante daling zien in snelheid (zie figuur D). Ook bij de lopende trajecten kan dit voornamelijk worden verklaard door de toegenomen drukte in de stad. Verwacht wordt dat zonder maatregelen de kwaliteit van doorstroming van het OV in de toekomst steeds verder terugloopt. De uitvoering van de

lopende trajecten is dus zeer van belang voor het handhaven van de doorstroming van het OV.

#### Daalwijkdreef

In 2016 is de aanleg van de busbaan op de Daalwijkdreef afgerond. In deze monitor is te zien dat de betrouwbaarheid en snelheid op dit traject is gestegen ten opzichte van 2016 en 2012. Hierdoor kunnen de bussen zonder hinder van andere modaliteiten doorrijden. Dit levert een positief effect op de doorstroming op.

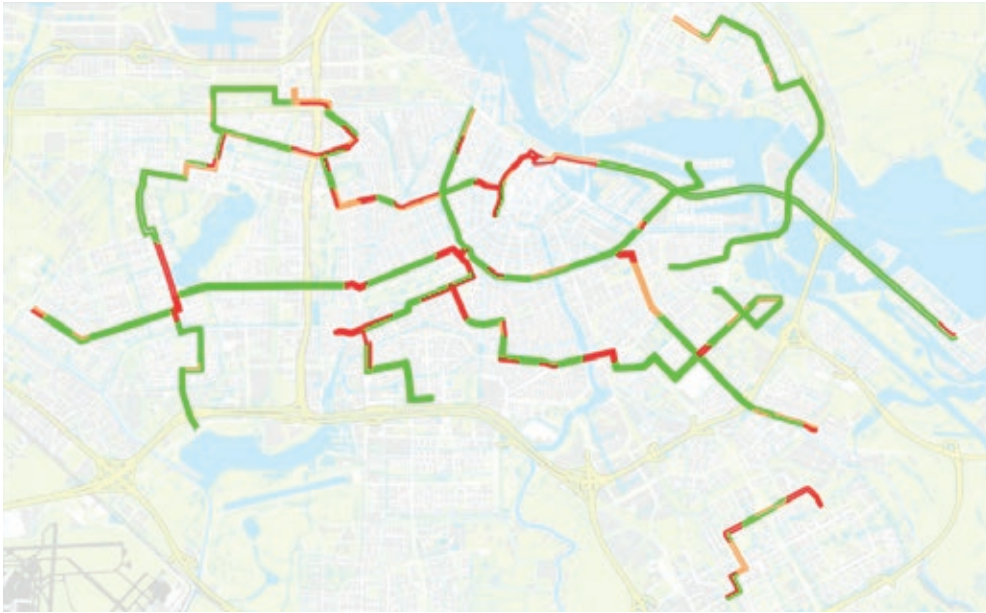
#### Molenwerf

Ook de projecten binnen traject Molenwerf zijn voltooid in 2016. Een deel van het tramspoor is verlegd en de haltes Kingsfordweg en Haarlemmerweg zijn in het najaar samengevoegd tot de nieuwe halte Molenwerf. De snelheid op het traject is in vergelijking tot 2016 met 13,1% toegenomen. Dit effect is minder dan verwacht. Een ander duidelijk voorbeeld hiervan is Lelylaan. Op de Cornelis Lelylaan is de maximumsnelheid verhoogt van 50 km/u naar 70 km/u. Die maximum snelheid wordt niet altijd gehaald. Er wordt nog onderzocht hoe dit kan.

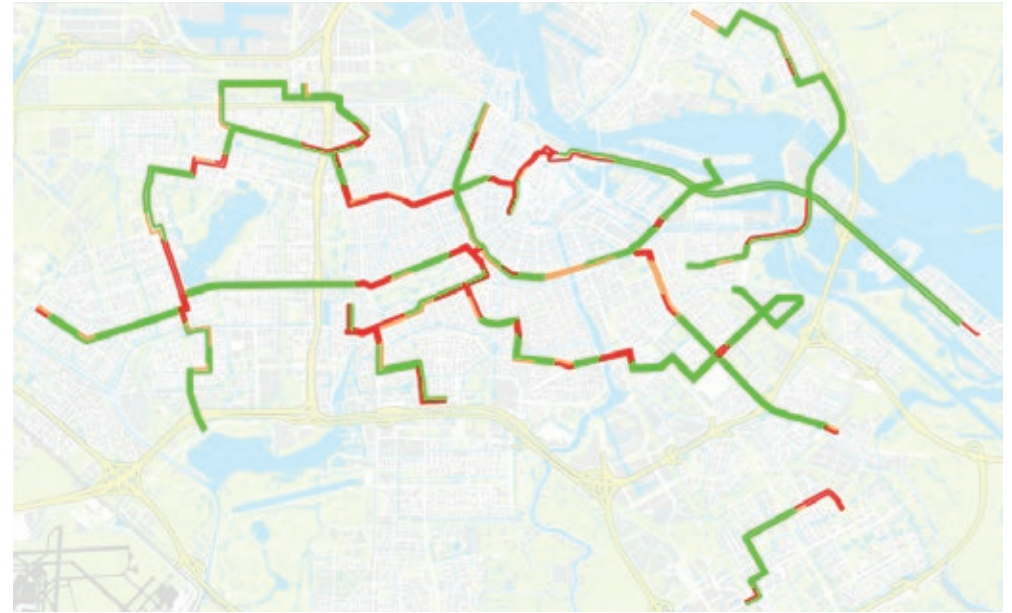
Lopend traject	Gemiddelde netto snelheid			Betrouwbaarheid		
traject	Netto snelheid	Betrouwbaarheid	Verandering 2017 t.o.v. 2016	2017 (onbetrouwbaarheidsgetal)	Verandering 2017 t.o.v. 2012	Verandering 2017 t.o.v. 2016
IJtram	34,5	↘ -2,1%	↗ +1,9%	1,15	↘ -1,8%	↗ +0,8%
Daalwijkdreef	28,9	↗ +17,4%	↗ +19,9%	1,18	↗ +6,2%	↗ +4,5%
Westelijke tramlijnen	22,8	↘ -9,0%	↘ -5,8%	1,25	↘ -1,8%	↘ -1,8%
Molenwerf	26,2	- 0%	↗ +13,1%	1,24	↘ -4,7%	↗ +1,0%
Westtangent	24,9	↗ +4,5%	↘ -3,9%	1,27	↗ +3,8%	↘ -0,9%
Tramlijn 9	23,8	↘ -3,4%	↘ -0,2%	1,22	↗ +1,3%	↗ +2,7%
Magna Plaza - Raadhuisstraat - Rozengracht	14,7	↘ -17,8%	↘ -7,1%	1,32	↗ +0,8%	↘ -0,2%

Figuur 18:  
Gemiddelde netto snelheid en betrouwbaarheid lopende trajecten 2017



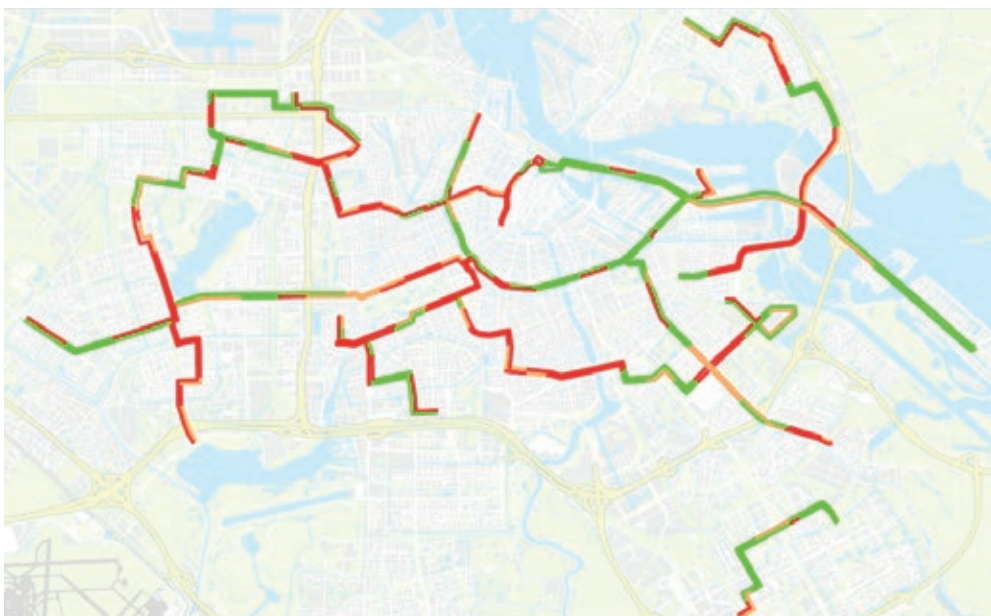


Figuur 19: Netto snelheid IA OV netwerk 2016



Figuur 20: Netto snelheid IA OV netwerk 2017





gemiddelde netto snelheid

<p>— Buiten Ring A10 Tussen S100-A10 Binnen S100</p>	<p>&gt; 25 km/u &gt; 23 km/u &gt; 20 km/u</p>
<p>— Buiten Ring A10 Tussen S100-A10 Binnen S100</p>	<p>23-25 km/u 20-23 km/u 18-20 km/u</p>
<p>— Buiten Ring A10 Tussen S100-A10 Binnen S100</p>	<p>&lt; 23 km/u &lt; 20 km/u &lt; 18 km/u</p>

Figuur 21: Betrouwbaarheid IA OV netwerk 2017

## PRESTATIES VAN DE METRO

In de zomer van 2017 is bestuurlijk het startsein voor de Investeringsagenda Metro gegeven. Dit nieuwe subprogramma richt zich op een zevental vastgestelde metro trajecten in Amsterdam.

De metro heeft andere vervoerskenmerken dan bus en tram. Het belangrijkste verschil met tram en bus is dat metro volledig gebruik maakt van vrij liggende metrospooren. Doordat de metro niet kruist met andere modaliteiten, zijn de behaalde netto snelheden (gemeten snelheden zonder halteertijd) dan ook redelijk constant. De meeste verstoringen vinden plaats op de stations. Het is voor de metro trajecten dan ook voornamelijk interessant om te kijken naar de trend in halteertijden door de jaren heen.

In alle Investeringsagenda OV subprogramma's zijn (1) 'het

verhogen van de betrouwbaarheid' en (2) 'het verhogen van de rijsnelheid' doelstellingen. Deze doelstellingen zijn ook in de Investeringsagenda Metro opgenomen. Daarnaast is er gekozen voor drie extra doelstellingen (zie figuur 15). Om inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van deze doelstellingen, wordt hierop komende jaren gemonitord. Waar bij de andere subprogramma's enkel gebruik wordt gemaakt van BGM-data (GVB, Amsterdam) of GOVI-data (verschillende vervoerders, regio), is voor het monitoren van de doelstellingen van de IA Metro aanvullende data nodig. In figuur 15 is per doelstelling weergegeven op welke wijze er komende jaren zal worden gemonitord.

Het is van belang om alvorens projecten van start gaan, gedegen nulmetingen te verrichten. Omdat de Investeringsagenda Metro nog in de opstartfase zit, zijn nog niet alle nulmetingen verricht en beschikbaar. Data over de

snelheid, betrouwbaarheid en reizigersaantallen staan op p.10 weergegeven in figuur 16. De overige nulmetingen zullen in de monitor van 2018 worden gepresenteerd.

## NULMETINGEN: AANTAL IN- EN UITSTAPPERS

In figuur 17 is de volgende stationdata weergegeven:

- Aantal stations per traject (2017)
- Lengte van traject (2017)
- Aantal in- en uitstappers per traject vanaf 2011 t/m 2017.

De toenemende drukte in de stad is duidelijk terug te zien het groeiende aantal in- en uitstappers op de haltes binnen de trajecten. Deze aantallen zijn op bijna alle trajecten, op traject M5 Holendrecht – Gein na, is in grote hoeveelheden toegenomen. Om het groeiend aantal reizigers te kunnen blijven verwerken in het metrosysteem, is het van belang dat metro's hoogfrequent (blijven) rijden. Dit kan mogelijk worden gemaakt door onder andere investeringen in de infrastructuur. In de Investeringsagenda Metro ligt de focus voornamelijk op het investeren in de verbetering van metrohaltes.

## NULMETINGEN: RIJSNELHEID EN HALTEERTIJD

In deze monitor wordt rijsnelheid- en halteerdata van 2016 en 2017 weergegeven (zie figuur 16). In de monitor van volgend jaar zijn deze data vanaf 2011 opgenomen. Met een trend van meer dan vijf jaar kunnen er uitspraken worden gedaan. Echter, kunnen enkele opvallende verschillen tussen prestaties in 2016 en 2017 op dit moment al worden aangeduid.

Zeer positief is dat voor bijna alle trajecten in 2017 een toename van de netto snelheid (rijsnelheid exclusief halteertijd) t.o.v. 2016 wordt waargenomen. Deze toename gaat echter gepaard met een afname van de bruto snelheid (rijsnelheid inclusief halteertijd). Dit betekent dat de halteertijd sinds 2016 is toegenomen.

Doelstelling	Wijze van monitoring	Beschikbaar in monitor 2017
(1) Verhogen snelheid	Netto rijsnelheid (BGM data GVB)	Beschikbaar (p. 10)
(2) Verhogen betrouwbaarheid halteerproces	$\text{Onbetrouwbaarheidsgetal} = \frac{(\text{gemiddelde halteertijd} + \text{halteertijd standaarddeviatie})}{(\text{gemiddelde halteertijd})}$ (BGM data GVB)	Beschikbaar (p. 10)
<i>Verhogen bereikbaarheid stations door:</i>	Capaciteit stijg- en toegangspunten metrostations en perrons.	Nog niet beschikbaar in monitor 2017.
(3) Verhogen capaciteit stijg- en toegangspunten metrostations en perrons	Reizigersonderzoek.	Nog niet beschikbaar in monitor 2017.
(4) Verbeteren beleving reistijd naar stations		
(5) Verbeteren exploitatie	Bezettingsgraad (BGM data GVB)	Beschikbaar: aantal in- en uitstappers (p. 10) (monitor 2018: bezettingsgraad)

Figuur 22: Wijze van monitoring

Metro traject	Snelheid						Halteertijd			
	Netto snelheid (km/u) 2017	Verandering 2017 t.o.v. 2016	Bruto snelheid (km/u) 2017	Verandering t.o.v. 2016	Onbetrouwbaarheidsgetal (bruto)rijtijden 2017	Verandering 2017 t.o.v. 2016	Gemiddelde halteertijd per halte (secondes) 2017	Verandering 2017 t.o.v. 2016	Onbetrouwbaarheidsgetal Halteren 2017	Verandering 2017 t.o.v. 2016
Isolaterweg – Lelylaan Traject M1	48,8	↘ -2,3%	34,3	↘ -2,8%	1,23	↗ +2,7%	25	↘ -4,1% *	1,37	↘ -2,9%
Isolaterweg – Lelylaan Traject M2	55,3	↗ 2,2%	36,3	↘ -0,6%	1,21	↘ -1,8%	32	↘ -6,3%	1,44	↘ -1,7%
Station Zuid – Amstelstation Traject M3	45,7	↘ -13,0%	32,3	↘ -8,5%	1,19	↘ -1,6%	34	↗ +2,4%	1,47	↘ -2,2%
Amstelstation – Holendrecht Traject M4	55,3	↗ 1,5%	31,1	↘ -1,7%	1,34	↗ +1,6%	38	↘ -6,1%	1,44	↗ +2,4%
Holendrecht – Gein Traject M5	54,5	↗ 3,0%	37,2	↘ -1,6%	1,32	↗ +2,1%	22	↘ -12,8%	1,32	↗ +2,8%
Amstelstation – Gaasperplas Traject M6	56,2	↗ 8,6%	31,7	↘ -0,6%	1,25	↘ -2,1%	39	↘ -15,3%	1,32	↗ +4,5%
Centraal station – Amstelstation Traject M7	50,8	↗ 4,6%	30,9	↗ +1,1%	1,36	↗ +1,0%	29	↘ -4,5%	1,36	↗ +0,3%

Figuur 23:  
Snelheids- en halteerprestaties metro-trajecten



Een constante toename van halteertijd in samenspel met een toename in aantal in- en uitstappers op de trajecten door de jaren heen, kan duiden op een oorzakelijk verband. Dit zal verder worden onderzocht in de volgende monitor. Om het gebruik van de metro aantrekkelijk te houden, is het van belang dat de reiziger zo snel mogelijk van A naar B wordt vervoerd. De halteertijd dient dan ook zo kort mogelijk te worden gehouden. De IA Metro beoogt de bestaande halteertijden te behouden en waar mogelijk te verkorten door investeringen te doen op de haltes. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan capaciteitsvergroting van de perrons en het plaatsen van schuifdeuren op de drukke metrostations.



Metro traject	Aantal haltes	Lengte traject	Aantal in- en uitstappers			
	Aantal haltes	Aantal meters	2011	2016	2017	Verandering 2017 t.o.v. 2011
Isolaterweg – Lelylaan Traject M1	6	9.492	45.561	50.205	52.408	↗ +15,0%
Isolaterweg – Lelylaan Traject M2	5	9.450	52.657	55.464	63.191	↗ +20,0%
Station Zuid – Amstelstation Traject M3	5	10.425	67.437	75.672	81.208	↗ +20,4%
Amstelstation – Holendrecht Traject M4	8	12.061	99.851	116.178	116.198	↗ +16,4%
Holendrecht – Gein Traject M5	3	4.353	30.914	29.965	30.283	↘ -2,0%
Amstelstation – Gaasperplas Traject M6	9	14.185	60.520	66.898	67.926	↗ +12%
Centraal station – Amstelstation Traject M7	6	7.742	98.585	118.718	122.166	↗ +24%

Figuur 24:  
Stationdata metro-trajecten

↘ *-[getal]%* betekent een verslechtering van de vorige situatie. Bijv. halteertijden: ↘ -4,1% betekent een toename van 4,1% in halteertijd, maar dit houdt dus een verslechtering in van 4,1%.

↗ *+[getal]%* betekent een verbetering van de vorige situatie. Bijv. halteertijden: ↗ +2,4% betekent een afname van 2,4% in halteertijd. Dit houdt dus een verbetering in van 2,4%.



## PRESTATIES IN DE REGIO

Binnen het regionale programma van de Investeringsagenda OV bestaan er drie concessies: Zaanstreek, Waterland en Amstel-Meerlanden. Voor de monitoring van de prestaties in deze concessies is er GOVI-data aangeleverd door NDOV. Deze data is verzameld aan de hand van meetapparatuur in de regio-bussen en bevat gegevens over onder andere rijtijden, aantal ritten, snelheden en betrouwbaarheid van de R-Netlijnen en ontsluitende lijnen.

Voor de Regio is net als bij de Stad gekozen voor het vergelijken van overeenkomstige meetmomenten in het jaar (voorjaar-voorjaar en niet voorjaar-najaar) om de representativiteit van data te waarborgen. Daarnaast is de data is geanalyseerd op lijnniveau en op halte-tot-halte niveau. De volgende vervoerders waren de concessiehouders in 2017:

- Connexxion in concessie Zaanstreek
- EBS in de concessie Waterland
- Connexxion in de concessie Amstel-Meerlanden

### Snelheid en betrouwbaarheid

In tegenstelling tot voorgaande jaren, maken de concessies in 2017 niet (of nauwelijks) positieve ontwikkelingen door op het gebied van snelheid en betrouwbaarheid (zie figuur 18). Concessie Waterland voornamelijk op. Waar de netto snelheid nog iets toeneemt, nemen de bruto snelheid en betrouwbaarheid af. Dit kan duiden op een vertraging in het halteerproces. Enkele algemene conclusies over de drie concessies zijn:

- In 2017 neemt de gemiddelde snelheid van alle drie de concessies af, in tegenstelling tot voorgaande jaren.
- Concessie Waterland is nog steeds de snelste concessie. Echter is de betrouwbaarheid ver achteruitgegaan. Dit betekent dat de rijtijden van de bussen niet constant zijn, maar per rit verschillen.

In de volgende pagina's wordt dieper ingegaan op de opvallende data.

Prestaties in de regio	2015	2016	2017	Verandering t.o.v. 2016
<b>Omgeving Marnixstraat (traject 1)</b>				
Zaanstreek	33,1	32,3	32,1	↘ -0,7%
Waterland	52,0	54,3	54,4	↗ +0,2%
Amstel-Meerlanden	36,1	36,2	35,5	↘ -2,0%
<b>Omgeving Marnixstraat (traject 1)</b>				
Zaanstreek	26,5	27,5	26,9	↘ -2,3%
Waterland	36,2	38,4	37,2	↘ -3,0%
Amstel-Meerlanden	29,3	30,4	30,0	↘ -1,3%
<b>Omgeving Marnixstraat (traject 1)</b>				
Zaanstreek	1,30	1,38	1,34	↗ +3,1%
Waterland	1,24	1,25	1,40	↘ -12,2%
Amstel-Meerlanden	1,29	1,28	1,27	↗ +0,6%

Figuur 25:  
Prestaties in de regio

## Concessie Zaanstreek

### Snelheid en betrouwbaarheid

In de concessie Zaanstreek nemen zowel de bruto- als de netto snelheid licht af ten opzichte van voorafgaande jaren.

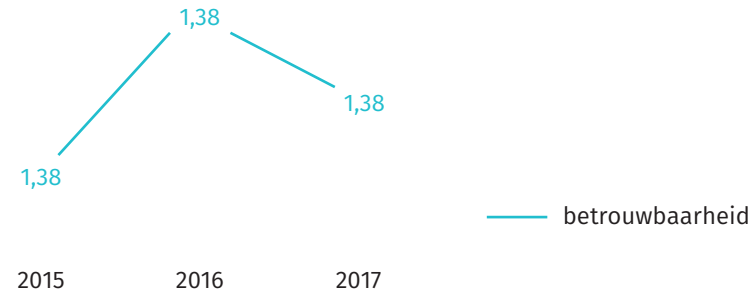
In 2017 is er gewerkt aan een vrije busbaan tussen Mosplein en de Vlinder (Zaandam). Een groot deel van de werkzaamheden waren november 2017 al voltooid. Vanwege werkzaamheden hebben lijn 391 en 394 tijdelijk over een smalle fietsbrug gereden. Dit verklaart de tijdelijke verminderde doorstroming en daling van snelheden en betrouwbaarheid met ongeveer 5-7%. Ook bij het beginpunt (Buikslotermeerplein - Zuideinde Amsterdam Noord) van lijn 392 werd aan de weg gewerkt. Hierdoor moest men tijdelijk via de noordkant van Buikslotermeerplein rijden. Dit is terug te zien in een daling in de snelheid met ongeveer 5-7%.

Ten slotte is er sprake van toegenomen drukte op de snelwegen in de regio. Zie hiervoor ook de monitor van de Investeringsagenda Weg. Bussen komen hierdoor steeds vaker vast te staan tussen het overige verkeer op de snelweg wanneer er geen sprake is van een vrije baan. Een duidelijk voorbeeld hiervan is het stuk snelweg tussen de haltes Basisweg en de Vlinder waar lijn 398 gebruik van maakt.

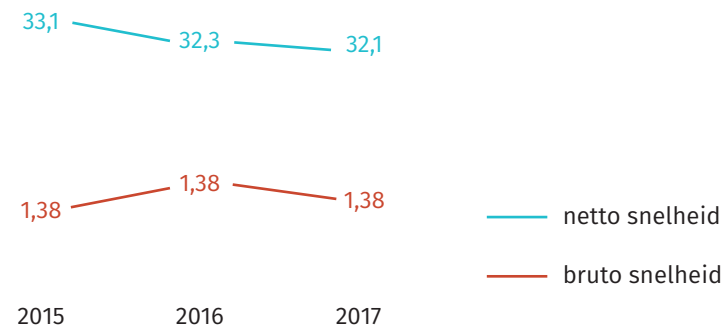
### Feiten op een rij

- Binnen de concessie Zaanstreek hebben in 2017 veel werkzaamheden plaatsgevonden. Daarnaast is de verkeersdrukke op de snelwegen verder toegenomen. Ondanks dat, heeft de concessie nog steeds redelijk goed gepresteerd op het gebied van snelheid.
- De betrouwbaarheid is licht toegenomen.
- De bussen in de concessie rijden veel door dorpskernen. Hierdoor zullen er binnen de concessie Zaanstreek altijd minder hoge gemiddelde snelheden worden behaald dan bijvoorbeeld in de concessie Waterland.

Zaanstreek: betrouwbaarheidsgetal



Zaanstreek: snelheid (km/u.)



\*Let op: een hoger onbetrouwbaarheidsgetal, betekent een lagere betrouwbaarheid.



## Concessie Waterland

### Snelheid en betrouwbaarheid

De concessie Waterland is de concessie met de grootste doorstroming in de regio. Echter neemt in 2017 de gemiddelde netto snelheid nauwelijks meer toe en de gemiddelde bruto snelheid iets af. Dit kan erop duiden dat het halterproces iets langzamer is geworden. Een mogelijke verklaring hiervoor is de toenemende drukte binnen de regio. Opvallend zijn de afnemende gemiddelde snelheden en betrouwbaarheid tussen de haltes Schouw en Vurige staart. Deze werden in 2017 veroorzaakt door de werkzaamheden voor de verlenging van de busbaan.

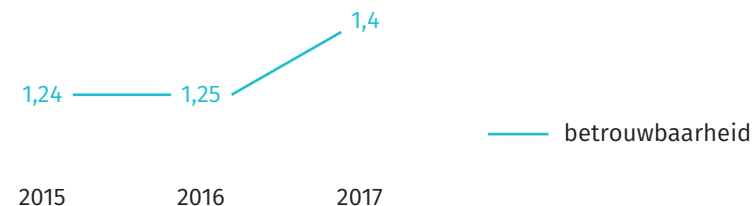
De betrouwbaarheid kent een sterke daling. Het is drukker geworden op de wegen, waardoor bussen die niet gebruik kunnen maken van een vrije baan, hinder ondervinden. Echter valt deze sterke daling niet enkel hiermee te verklaren. Er wordt door de Vervoerregio verder onderzocht of deze daling klopt en zo ja, hoe deze te verklaren valt.

De route van de lijnen zijn sterk van invloed op de behaalde snelheden en betrouwbaarheid. Waar sommige lijnen aan de rand van Amsterdam hun eindpunt hebben, lopen de R-Net lijnen in 2017 nog door tot het centrum van Amsterdam (Amsterdam CS). De R-Net bussen kunnen doorrijden voor- en in de IJtunnel en rondom Sloterdijk, maar ze lopen vertraging op bij de Prins Hendrikkade. Hierdoor wordt het positieve effect op de snelheid gedempt. De verwachting is dat de gemiddelde snelheden en betrouwbaarheid van de lijnen toeneemt, wanneer meer buslijnen hun eindhalte in Amsterdam Noord hebben.

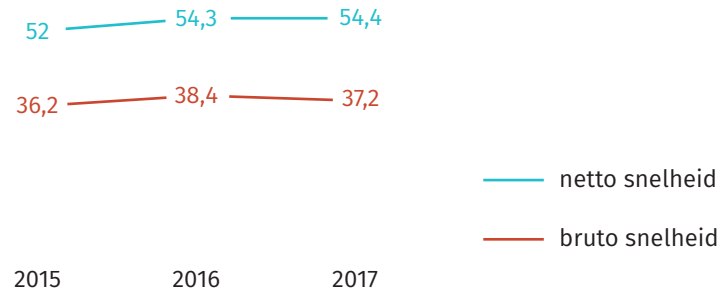
### Feiten op een rij

- Waterland blijft de snelste concessie in de regio. Dit is te verklaren doordat er voornamelijk buiten de bebouwde kom en veelal op vrije busbanen wordt gereden.
- De betrouwbaarheid neemt sinds 2015 af, maar sinds 2017 is de betrouwbaarheid extreem afgenomen. Dit wordt verder onderzocht.

Waterland: betrouwbaarheidsgetal



Waterland: snelheid (km/u.)



\*Let op: een hoger onbetrouwbaarheidsgetal, betekent een lagere betrouwbaarheid.

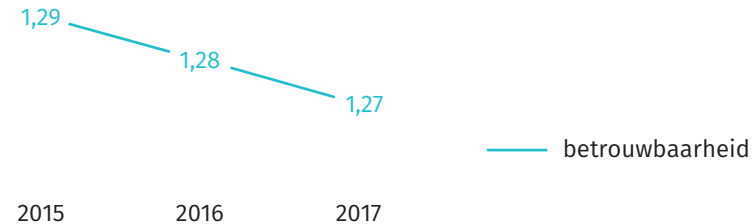
## Concessie Amstel-Meerlanden

### Snelheid en betrouwbaarheid

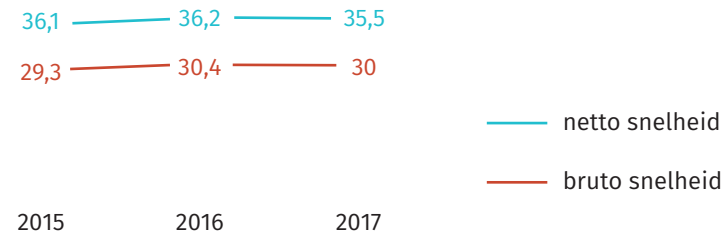
De gemiddeld snelheden in de concessie Amstel-Meerlanden (AML) dalen licht, maar blijven nagenoeg gelijk. De betrouwbaarheid gaat elk jaar iets omhoog.

- Lijn 170 rijdt voor een groot deel door Amsterdam. Voornamelijk rond Elandgracht, Museumplein en Amstelveenseweg ontstaat er steeds meer verkeersdruk. De bus heeft rondom deze haltes geen vrij baan. Daarbij wordt er gewerkt aan kaartautomaten waar ook voor Connexion kaartjes gekocht kunnen worden. Verwacht wordt dat dit het halteproces versnelt.
- Naast de drukte in Amsterdam lag in een groot deel van 2017 (vanaf maart 2017 tot maart 2018) de Lairessestraat – Krusemanstraat eruit, waardoor de 170-bundel en 197 met een omleiding door Amsterdam-Zuid moesten rijden. Ook dit had een negatieve impact op de snelheid en betrouwbaarheid van deze lijnen.
- De haltes CS en Elandsgracht van Lijn 170 maken de komende tijd enkel nog onderdeel uit van het Nachtnet. Dit heeft naar verwachting een positief effect op de gemiddelde snelheid en betrouwbaarheid op dit traject.
- In april 2015 is het busstation Schiphol Noord geopend. Dit is terug te zien in de verbeterde prestaties rondom deze halte van onder andere de lijnen 300 en 356. Wel wordt de snelheid van lijn 356 beperkt door toegenomen drukte op de Schipholweg.
- Lijn 346 is opvallend slechter gaan presteren. Dit is deels te verklaren door de toegenomen drukte op de snelweg tussen Amstelveenseweg en Europaweg Haarlem. Daarnaast hebben er werkzaamheden op het traject rond Badhoevedorp plaatsgevonden. De A9 Badhoevedorp is begin 2017 geopend. Connexion mag hier nog niet op de vluchtstrook rijden en er is niet overal een vluchtstrook aanwezig, waardoor bussen regelmatig vast komen te staan tussen het overige verkeer. Ook hier wordt aan gewerkt.

Amstel-Meerlanden: betrouwbaarheidsgetal



Amstel-Meerlanden: snelheid (km/u.)



*\*Let op: een hoger onbetrouwbaarheidsgetal, betekent een lagere betrouwbaarheid.*









Kaart A: Project (ideeën) in Amsterdam

## 4.2 VOORTGANG PROGRAMMA

De Investeringsagenda streeft naar een sneller en betrouwbaarder ov-netwerk om Amsterdam en haar omgeving bereikbaar en leefbaar te houden.

Binnen de Investeringsagenda OV is de eerste tranche van de uit te voeren projecten en maatregelen in volle gang en wordt de oplevering van de projecten stapsgewijs verwacht in 2017-2021. Het voorstel voor een nieuwe tranche, de zogeheten 'tweede tranche', is voor zowel Stad als Regio bestuurlijk goedgekeurd in de zomer van 2017. Hiernaast wordt ook het subprogramma IA OV Metro opgericht.

### Financiële voortgang programma's

In 2017 is er €106.428.860 uitgegeven aan IA OV-projecten. De kosten variëren van studiekosten tot uitvoeringskosten. Onder deze uitgaven vallen ook lopende metroprojecten. Gekeken naar de verschillende subonderdelen van de IA OV is het als volgt uitgegeven:

- Stad: €10.562.638.
- Metro: €26.298.279
- Regio: €29.057.929
- Knoop- en overstappunten: €20.987.589
- Amstelveenlijn: €19.522.125

De Amstelveenlijn neemt, doordat wij dit project zelf trekken, een bijzondere positie in. De gemaakte kosten worden voor een deel gedekt door de eigen bijdrage van de gemeente Amstelveen. Van de bovengenoemde kosten wordt ruim €18,5 mln gedekt door Amstelveen.

De grootste projecten voor de stad Amsterdam waren 'De Entree' en 'HOV Daalwijkdreef – Bijmerdreef'. Ook bij het Busstation Buikslotermeerplein/Noord en het Leidseplein zijn grote uitgaven gedaan. Deze vallen onder de noemer 'knoop- en overstappunten'. Grote lopende metroprojecten zijn 'AMSYS Opstelvoorzieningen Metro Amsterdam' en de extra renovatie aan de Oostlijn. Grote uitgaven in de regio waren 'SAA: Busbaan Amsterdam – Almere Fase A9' en 'HOV Schiphol Oost'.

### Voortgang subprogramma's

#### Stad

De Investeringsagenda Stad kent een eerste tranche die in 2015 van start is gegaan. Deze bestaat uit 10 trajecten, diverse lopende projecten (al gestart vóór oprichting Investeringsagenda), 4 knooppunten en enkele generieke maatregelen.

De 10 trajecten uit de eerste tranche zijn onderverdeeld in vier clusters: Binnenring (trajecten 1 en 10), West-Zuid (trajecten 3, 5, 6 en 7), SupAz (trajecten 2 en 4), en Businfra (trajecten 8 en 9) (zie kaart A hieronder).

In 2017 is een voorstel gedaan voor een reeks tweede tranche projecten. In 2018 wordt dit verder uitgewerkt. Net als bij de eerste tranche richten de projecten zich op knelpunten in het bestaande plusnetwerk, de toegankelijkheid van ov-kooppunten en generieke maatregelen.

Daarnaast is er nog een nieuwe doelstelling toegevoegd, het ontsluiten van nieuwbouw. Naar verwachting gaan de projecten in 2018 starten met de verkenning (PBI fase 1). Het cluster HOV Oostflank is daarbij al van start gegaan en wordt in Q1 2018 gepromoveerd naar de planstudiefase (PBI-fase 2).

#### Metro

Naast het bijstellen van de IA OV met een reeks tweede tranche projecten, is gestart met de oprichting van de Investeringsagenda Metro (IA Metro). In 2017 heeft het projectteam IA Metro een inventarisatie gemaakt van potentiële projecten. Deze projecten dragen bij aan de volgende doelstellingen:

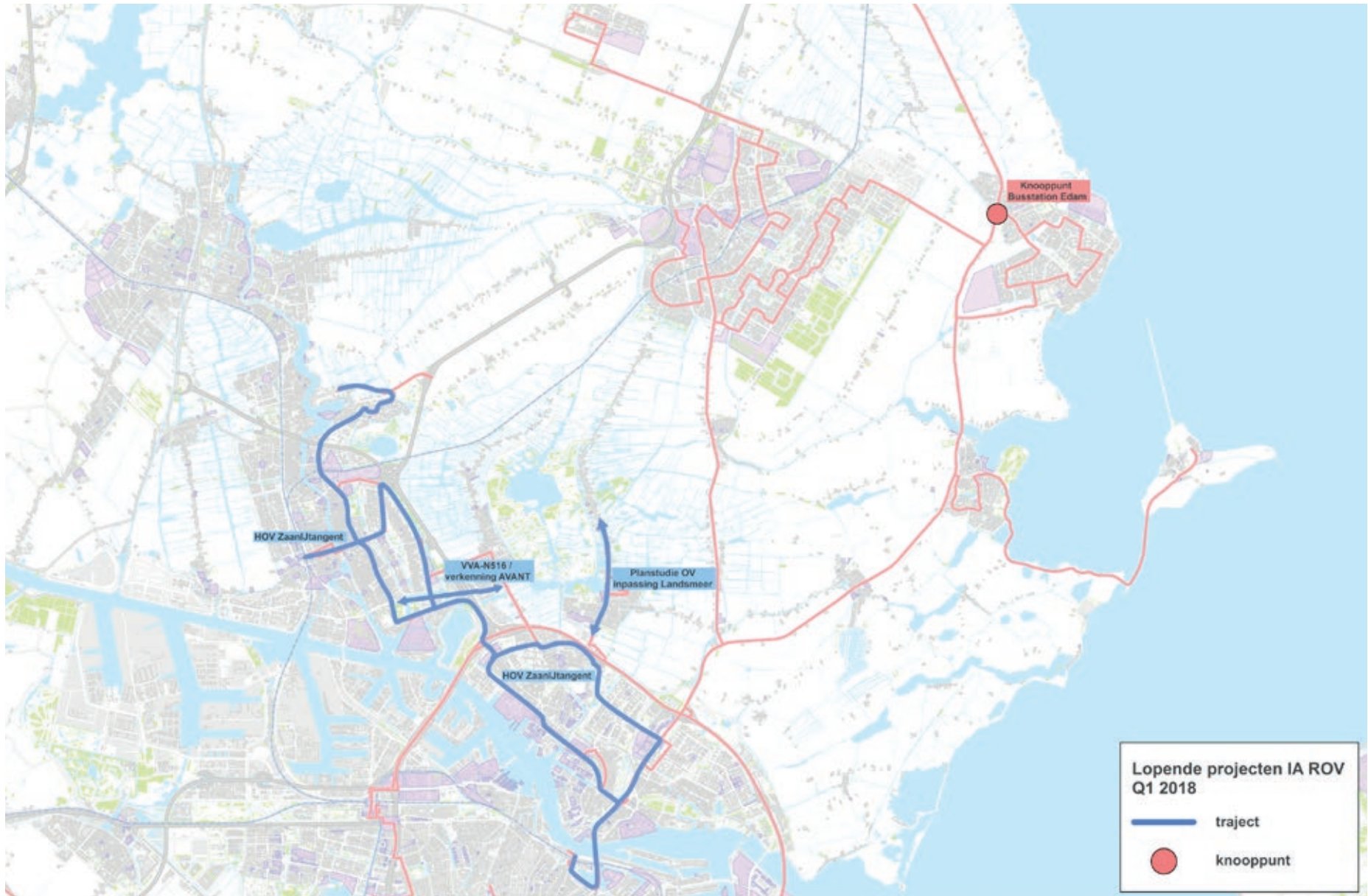
- Verhogen reïssnelheid
- Verhogen betrouwbaarheid
- Verhogen bereikbaarheid van de stations
- Verbeteren van de exploitatie

In december zijn 34 potentiële projecten aan de Regioraad gepresenteerd (Zie kaart A). Deze projecten zijn onder te verdelen in gebiedsprojecten, stationsprojecten, spoorinfrastructuurprojecten en generieke onderzoeksprojecten. In 2018 wordt de urgentie van de projectideeën en de financiële opgaven bepaald.

#### Regio

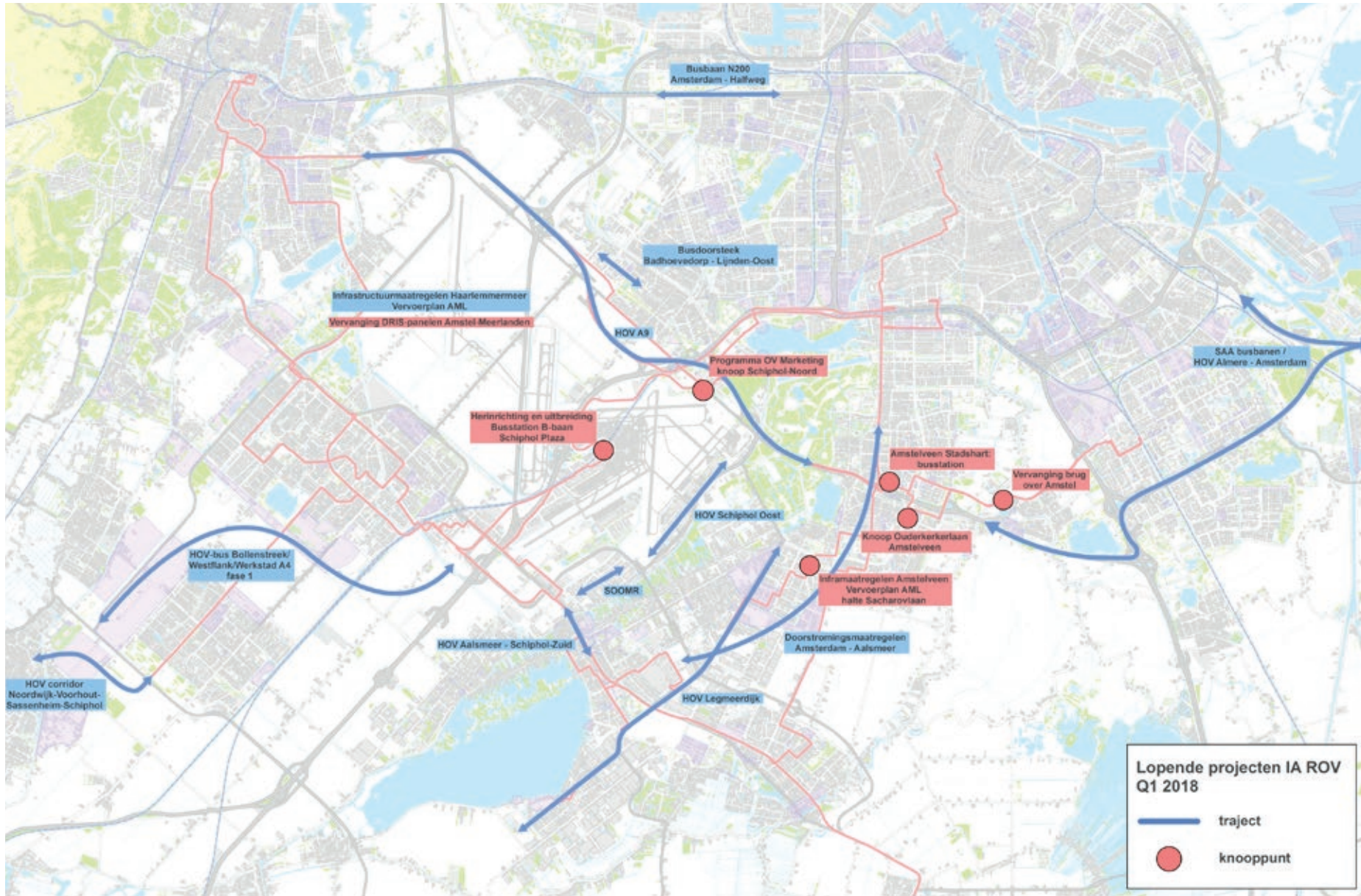
Ook voor het regionale ov-netwerk wordt een nieuwe reeks maatregelen samengesteld, die bestaande knelpunten in het regionale openbaar vervoernetwerk dienen op te lossen (Zie kaarten B & C). De doelstellingen van de IA ROV zijn uitgebreid. De doelstellingen reistijdwinst en betrouwbaarheid zijn aangevuld met comfort (kwaliteit en voorzieningen) en aantrekkelijkheid (beleving en vormgeving). Aan de hand van deze doelstellingen zijn de nieuwe opgaven geselecteerd. In samenwerking met gemeentelijke vertegenwoordigers, vervoerders, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland is een start gemaakt met de inventarisatie van diverse beleidskaders en voorwaarden waar de projecten aan moeten voldoen.





Kaart B: Projecten noordelijke gemeenten





Kaart C: Projecten zuidelijke gemeenten

## Voortgang projecten

### Stad

#### Cluster Binnenring (trajecten 1 en 10)

Het project Binnenring is opgesplitst in Binnenring West en Binnenring Oost en kent in totaal 13 deelprojecten/ trace's die verder worden uitgewerkt.

In 2017 hebben de projecten in dit cluster zich eveneens beziggehouden met het opstellen van factsheets. In Q3 van 2017 zijn er per traject adviesnotities opgesteld. Deze zijn vastgesteld in het directeurenoverleg en bestuurlijk besproken.

Het Weteringscircuit is in uitvoering en wordt voor de opening van de Noord/Zuidlijn opgeleverd. Voor het Marnixplein ligt nu een ontwerp voor met een ideale ov-halteconfiguratie en ligging. Er vindt een gefaseerde uitwerking en aanleg plaats, waarmee in het najaar van 2018 wordt gestart. Voor de overige projecten werkt men in 2018 aan de Nota van Uitgangspunten.

#### Cluster SupAZ (trajecten 2 en 4)

Wethouder/portefeuillehouder Litjens heeft in het najaar van 2017, in zowel het DB als het college, verzocht om bij nieuwe tramprojecten ook zero emissiebussen in de afweging te betrekken. Hierdoor moest er opnieuw een afweging gemaakt worden voor lijn 15. De geplande opleverdatum is uitgelopen van eind 2021 naar eind 2024. Dit heeft (zeer waarschijnlijk) gevolgen voor de raakvlakprojecten Strawinksyiaan en Zuidasdok.

#### Cluster West-Zuid (trajecten 3, 5, 6 en 7)

De adviesnotities (inclusief factsheets per maatregel) zijn in Q2 van 2017 vastgesteld. De buurtconsultatie voor de maatregelen is opgestart. De planning om de planstudie (PBI-fase 2) in 2017 af te ronden is niet gehaald. Naar verwachting worden de projecten in 2018 gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase (PBI fase 3). Het project De Clercqstraat is van cluster Binnenring verplaatst naar Cluster West/Zuid.

#### Businfra (trajecten 8 en 9)

De ontwerpen voor het aanpassen van het kruispunt op Zeeburgereiland zijn in 2017 goedgekeurd door de WVA en CVC. De aanpassingen aan het kruispunt zijn niet alleen voor de Oosttangent, maar ook om meer ruimte te creëren voor de afwikkeling van het autoverkeer. Doel is om dit project gerealiseerd te hebben voor het afsluiten van de Piet Heijntunnel. Hiervoor heeft de gemeente Amsterdam ook al de klanteisen bij de verschillende stakeholders opgehaald.

In het volgende schema wordt beknopt weergegeven wat de mijlpalen voor de lopende trajecten zijn in 2017.

Traject	Voortgangsmelding	Planning
IJtram	Scope is verder uitgewerkt.	Uitvoering deelprojecten vindt plaats in 2018 en 2019
Westtangent	Het Amsterdamse deel van het project is gepromoveerd naar de Planuitwerkingsfase. Bij het deelproject Ringvaartbrug zijn afspraken over financiering en beheer en onderhoud uitgewerkt.	Op schema – oplevering 2018 (excl. Ringvaartbrug)
Daalwijkdreef	Afgerond (halte Frissenstein opgeheven en busbaan aangelegd).	In 2016 opgeleverd
Westelijke tramlijnen	Deels afgerond (werkzaamheden Willemsparkweg), deels in uitvoering.	- Realisatie deelproject Heemstedestraat in 2020 voorzien. - Herprofilering Koninginneweg vindt tegelijk plaats met MVP-werk in 2021.
Molenwerf	Afgerond (haltes Adm. De Ruyterweg en Kingsfordweg samengevoegd tot halte Molenwerf en deel tramspoor is verlegd).	In 2016 opgeleverd
Tramlijn 9	Deels afgerond (vervangen trambaan Middenweg, opheffen halte Lepellaan), deels in uitvoering	- In 2017 gestart met realisatie keerlus Diemen Sniep. Inmiddels (in 2018) is deze afgerond. - In Q3/Q4 realisatie Muiderstraatweg en Harteveldseweg voorzien. - Optimalisatie Regulierbreestraat in 2018 uitgevoerd. - Uitvoering Hortusbrug in 2019 voorzien.
Magna Plaza – Raadhuisstraat - Rozengracht	Bevindt zich in de Planuitwerkingsfase. Projectdeel Raadhuisstraat-Rozengracht heeft vertraging opgelopen. Dit komt mede door de scope-uitbreiding van zes te vervangen bruggen.	Het ov-deel (vrijliggend en verhoogd spoor) gaat met het MVP werk mee. Het omgevingsdeel (incl. bruggen) volgt daarna, niet aansluitend op het onderhoudswerk (MVP).

### Knooppunten

Binnen de eerste tranche wordt ook gewerkt aan knooppunten en generieke maatregelen. De knopen Amstel, Sloterdijk, Lelylaan en Amstelveenseweg maken onderdeel uit van het programma. De Vervoerregio investeert om de overstap van bus en tram in de knoop te bevorderen. Zo is voor Lelylaan een voorkeursvariant bepaald. Dit is een 'twee stations benadering' geworden. In november 2017 is een uitvraag opgesteld voor het vervolgproces. Ook bij de Amstelveenseweg is een voorkeursvariant vastgesteld. De voorkeur gaat uit naar een variant waarbij de metropoortjes naar het perron worden verplaatst en waarbij met verschillende ingrepen een kwaliteitsimpuls aan de ov-knoop wordt gegeven. Voor knooppunt Sloterdijk zijn een afsprakenkader en nota van uitgangspunten opgesteld. Bij knooppunt Amstelstation zijn in Q4 2017 de aanbestedingen voor het busstation en het integrale contract voor samenwerking tussen ProRail, NS en Vervoerregio gegund.

### Generieke maatregelen

Generieke maatregelen zijn niet traject gebonden. Het hele ov-netwerk profiteert van de uitvoering van deze type maatregelen. Het gaat o.a. om het vergrendelen van wissels, tractievoorzieningen, brugovergangen en het toegankelijk maken combihaltes tram en bus. Deze maatregelen zijn momenteel in voorbereiding en zullen in de komende jaren uitgevoerd gaan worden.

### Regio

De geplande maatregelen in de regio (concessie Waterland, Zaanstreek en Amstel-Meerlanden) zijn op weg naar uitvoering of zijn reeds gerealiseerd (o.a. ZaanIJtangent en HOV A9).

Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de voortgang van de eerste tranche projecten lopend in de regio.

Zowel de Multimodale Knoop Schiphol Plaza als HOV Schiphol Oost zijn uitgelopen. Voor het project Multimodale Knoop Schiphol is het niet gelukt om een voorkeursalternatief passend binnen de scope en het beschikbare budget te ontwikkelen. Er is daarom gekozen om de MIRT-verkenning met andere uitgangspunten te vervolgen, namelijk:

- Zoeken naar een middellange termijn oplossing die functioneert tot 135.000 treinreizigers (verwachte termijn hiervoor is 2035 i.p.v. 2040),
- Een sobere invulling van de multimodale knoop
- Het starten van een MIRT-onderzoek met een bredere aanpak voor een lange termijn oplossing.

Het project HOV Schiphol Oost is in uitvoering, maar wegens een geschil met Waterschap over de vervuulende stof PFOS/PFOA is de opleverdatum verschoven naar mei 2019.

Concessie	Project	Voortgangsmelding	Planning
Waterland	- Omlegging bus strook N247 (Schouw-Broek in Waterland. - Aanleg eindpuntvoorziening Neckerstraat - Opheffing halte Keetzijde, Broekgouwstraat en Purmerlandersteiger.	Afgerond	Opgeleverd in 2016
Zaanstreek	ZaanIJtangent, aanleg Busbaan Klaprozenweg	Afgerond	Opgeleverd in 2016
Amstel-Meerlanden	Multimodale Knoop Schiphol Plaza	MIRT verkenning gestart.	Uitgelopen - Besluit voorkeursalternatief maart 2019
	HOV Schiphol Oost	Flyover bijna gereed	Uitgelopen – oplevering 2019
	HOVASZ	Planuitwerking afgerond	Start uitvoering 2019
	Programma HOV A9	Voorbereidingen getroffen voor onderdoorgang Schipholweg, busafrit A9 en fietsonderdoorgang	Oplevering Q1 2018
	Uithoornlijn	Voorkeursvariant vastgesteld	Op schema – oplevering 2022
	Amstelveenlijn	Aanbestedingsfase – aannemer aangesteld	Op schema – oplevering 2020



### 4.3 CONCLUSIE EN VOORUITBLIK

Het wordt steeds drukker in de regio Amsterdam. Dit is terug te zien in de prestaties van het OV. De Investeringsagenda OV beoogt de doorstroming van het OV te behouden en te verbeteren waar mogelijk. De toenemende drukte maakt het belang van de maatregelen alleen maar groter. Dit wordt gedaan verscheidene infrastructurele maatregelen in Amsterdam en de regio te implementeren. De effecten van deze maatregelen worden gemonitord en hebben verschillende uitkomsten. Waar het samenvoegen van haltes bijvoorbeeld bij Molenwerf en het verhogen van de maximum rijsnelheid bij Lelylaan vooralsnog in effect nog niet de gewenste resultaten hebben opgeleverd, heeft het opheffen van de halte Ruysdaelkade en de vrije baan in de Ceintuurbaan 91 seconde rijtijdwinst opgeleverd. Tegenvallende cijfers vallen mede te verklaren door de toegenomen drukte in stad, maar ook door andere factoren zoals rijgedrag van chauffeurs en traject specifieke externe factoren.

In de regio neemt de gemiddelde snelheid voor het eerst binnen de concessies af. Dit is mede te verklaren door de toegenomen drukte op de wegen. Busbanen kunnen hier de oplossing voor bieden.

De meeste projecten van de eerste tranche zitten in de planuitwerkingsfase. Enkele projecten zijn in de afgelopen jaren al succesvol uitgevoerd. In samenwerking met de betreffende partners zal het programmteam van de Investeringsagenda OV erop toezien dat de planningen van de projecten zoveel mogelijk worden gehaald. Oplevering wordt stapsgewijs voorzien in 2018-2021.

Om ook in de toekomst plezierig te kunnen blijven wonen en werken in Amsterdam en haar omgeving, wordt er in 2018 gewerkt aan een tweede tranche voor zowel stad als regio. De optimalisatie van het metronetwerk maakt hier ook onderdeel van uit. Omdat de middelen beperkter worden en de uitdagingen des te groter (toenemende drukte qua wonen en mobiliteit), is het noodzakelijk

	2018	2019	2020	2021 - 2025	Totaal 2018 -2025
Stad Amsterdam	37,2	56,6	66,6	119	279,4
Metro Amsterdam	26,9	22,9	6,7	0	56,5
Regio	49,2	41,4	36,5	16,2	130,8
Knoop- en overstappunten	17,5	24,5	5	30	77
Ombouw AML + UHL	32	140,2	91,5	82,8	346,5
ZuidasDok	12,2	16,3	24,8	70,9	124,2
<b>IA OV o.b.v. bijstelling</b>	<b>175</b>	<b>297,3</b>	<b>236</b>	<b>355,4</b>	<b>1063,7</b>

Tabel M: kasritme programma IA OV

De meest opvallende aanpassingen betreffen de reserveringen voor de deelprojecten Weteringscircuit en Frederiksplein (onderdeel van cluster Binnenring) en routewijziging lijn 7 (onderdeel van cluster Zuid/West). Deze maatregelen worden meer integraal opgepakt dan vooraf voorzien. Naast ov-opgaven worden nu ook fiets, weg en verkeersveiligheid maatregelen gerealiseerd. Vanwege deze scopewijzigingen is de financiële opgave groter. Deze wijzigingen zijn al doorgevoerd in dit overzicht, maar wordt pas definitief bijgesteld met de bestuurlijke besluitvorming in juni 2018.

binnen de ambities van de Investeringsagenda prioriteiten te stellen. Dit is de grootste opgave voor de Investeringsagenda OV op dit moment.

#### Bijstelling programma

Op basis van de stand van zaken per 1 april 2018 is het kasritme geactualiseerd voor de uitgaven aan ov-infrastructuur uit de BDU van de Vervoerregio Amsterdam. In tabel M staat een samenvattend overzicht van het verwachte kasritme tot en met 2025. In de bijlagen is een overzicht te zien met de kasritmes tot 2025 voor alle IA OV-projecten.

#### Investeringsagenda OV tweede tranche

In 2017 zijn er onder de aanduiding 'tweede tranche' voorbereidingen getroffen voor een reeks nieuwe projecten in de stad en

regio. De projecten dienen voor 2025 te zijn gerealiseerd. Gezien de omvang van de tweede tranche opgave en de financiering en capaciteit die hiermee gemoeid is, is ervoor gekozen om getrapte besluitvorming te laten plaatsvinden: voor- en na de gemeenteraadsverkiezingen. Binnen de tweede tranche zijn we, onder de noemer IA Metro, bezig met het maken van een projectlijst ter optimalisatie van het bestaande metronetwerk. De subprogramma's IA OV Stad tweede tranche, IA OV Regio tweede tranche, IA OV Metro worden in dit document niet bijgesteld aangezien deze nog in ontwikkeling zijn. De financiële gevolgen van het bestuurlijk besluit worden in Q4 2018 aan de Regioraad voorgelegd. Conform de P&C cyclus van de Vervoerregio wordt dit verder verwerkt in de begroting.









## COLOFON



### **Uitgave Vervoerregio Amsterdam**

Postbus 626  
1000 AP Amsterdam  
tel. 020 527 37 00  
[www.vervoerregio.nl](http://www.vervoerregio.nl)

### **Vormgeving**

IAAY | Merijn Groenhart

### **Cartografie**

Vervoerregio Amsterdam

### **Fotografie**

Arjen Vos  
Menno Herstel  
Vervoerregio Amsterdam

Voor vragen over de rapportage kunt u een mail sturen naar:

[regiohuis@vervoerregio.nl](mailto:regiohuis@vervoerregio.nl)

Niets uit deze uitgave mag zonder toestemming en zonder bronvermelding op enigerlei wijze worden overgenomen en/of verveelvoudigd.

Amsterdam, juni 2018 ©

**BIJLAGE 1**

**BIJSTELLING  
PROGRAMMA**

**VERKEERSVEILIGHEID**





1. Investeringsovername Investeringagenda Verkeersveiligheid, 2018-2022		Bijdrage Vervoerregio Amsterdam (indicatief)					
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur)							
Veilige fietsinfrastructuur							
Veilige schoolomgeving							
Aanpak ongevallenlocaties							
Snorfets naar de rijbaan in Amsterdam (infrastructuurle maatregelen)							
Totaal infrastructuurle maatregelen							
Gedragmaatregelen, onderzoek & samenwerking							
Verkeerseducatie en campagnes							
Onderzoek & samenwerking							
Snorfets naar de rijbaan in Amsterdam (gedragsmaatregelen en monitoring)							
Totaal gedragsmaatregelen, onderzoek & samenwerking							
Totaal bijdrage Vervoerregio Amsterdam (a) Verkeersveiligheid							
<b>2. Generieke maatregelen</b>							
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur wegen)							
Herinrichting Compositenbuurt (30km/uur)							
Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen Aalsmeer-Kuddestraat (incl. fietstroken Mozartlaan)							
Aalsmeerderweg-Noord							
Veilige fietsinfrastructuur							
Fietspaaltjes Aalsmeer 2e fase							
Samengestelde projecten (IA Fiets)							
Reconstructie Machineweg, inclusief rotonde middenweg							
Gedragmaatregelen, onderzoek en samenwerking							
Verkeerseducatie							
Verkeersonderwijs voor 0-18 jaar							
Verkeerseducatie voor ouders: opfriscursus auto, scootmobieltraining							
Campagnes (voorlichting en handhaving)							
Uitvoering landelijke campagnes: Alcohol/BOB, Snelheid, Aandacht op de weg, Fietsverlichting							
Uitvoering overige campagnes: 'De scholen zijn weer begonnen'							
Totaal verkeersveiligheidsmaatregelen							
<b>3. Aalsmeer</b>							
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur wegen)							
Herinrichting Compositenbuurt (30km/uur)							
Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen Aalsmeer-Kuddestraat (incl. fietstroken Mozartlaan)							
Aalsmeerderweg-Noord							
Veilige fietsinfrastructuur							
Fietspaaltjes Aalsmeer 2e fase							
Samengestelde projecten (IA Fiets)							
Reconstructie Machineweg, inclusief rotonde middenweg							
Gedragmaatregelen, onderzoek en samenwerking							
Verkeerseducatie							
Verkeersonderwijs voor 0-18 jaar							
Verkeerseducatie voor ouders: opfriscursus auto, scootmobieltraining							
Campagnes (voorlichting en handhaving)							
Uitvoering landelijke campagnes: Alcohol/BOB, Snelheid, Aandacht op de weg, Fietsverlichting							
Uitvoering overige campagnes: 'De scholen zijn weer begonnen'							
Totaal verkeersveiligheidsmaatregelen							
<b>4. Amstelveen</b>							
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur wegen)							
Amstedijk Zuid wijkswegomgevingen vervingen door drempels							
Aanleg rotonde Laan Nieuwer-Amstel-Burgemeester A. Colijnweg							
Middengedelle Middenweg							
Aanpassen kruispunten Groenelaan met Kringloop en In de Wolken							
Veilige fietsinfrastructuur							
Aanbrengen fietstroken Bakenweg-Kostverloren en Elbrik							
Aanbrengen fietstroken Lindendlaan							
Samengestelde projecten (IA Weg Fiets)							
Reconstructie Keizer Karelsplein, o.a. verbeteren verkeersveiligheid							
Gedragmaatregelen, onderzoek en samenwerking							
Verkeerseducatie							
Verkeersonderwijs voor 0-18 jaar							
Verkeerseducatie voor ouders: opfriscursus auto, scootmobieltraining							
Campagnes (voorlichting en handhaving)							
Uitvoering landelijke campagnes: Alcohol/BOB, Snelheid, Aandacht op de weg, Fietsverlichting							
Uitvoering overige campagnes: 'De scholen zijn weer begonnen'							
Totaal verkeersveiligheidsmaatregelen							
<b>5. Amstorden</b>							
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur wegen)							
Verbetere maatregelen tramcorridor lijn 17 (n.a.v. schouw)							
Centrum: Duurzaam veilig maatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Nieuw-West: Duurzaam veilig maatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Nieuw-West: Flex drempels Baden Powellweg							
Nieuw-West: Flex drempels Communistraat							
Nieuw-West: Snelheidsremmende maatregelen Jan Evertsenstraat							
Noord: Duurzaam veilig maatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Oost: Duurzaam veilig maatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Oost: Asfalt vervangen door klinkers in 30 km/uzones (Middenmeer Noord)							
Oost: Weesperzijde thv. Overzichtsweg (Aanpak NSI risicolocatie)							
West: Duurzaam veilig maatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
West: Zuid: Surinamestraat (Aanpak NSI risicolocatie)							
West: Zuid: Houtweg - Maltaaweg aanleg rotonde (snelheidsreductie, veel vrachtauto's)							
Westpoort: Reconstructie OR the VEN							
Zuid: Duurzaam veilig maatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Zuid: Herprofilering Hobbemaedijk							
Zuid: Asfalt vervangen door klinkers in 30km/uzones							
Zuid: Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen							
Zuid: Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen Hoofddorppein							
Zuid: Duurzaam veilig maatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Veilige fietsinfrastructuur							
Centrum: fietsmaatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Nieuw-West: fietsmaatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Noord: fietsmaatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Oost: fietsmaatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
West: fietsmaatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Westpoort: Papierweg-fosfaatweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's/fietsers op rijbaan							
Westpoort: Rhodosweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's/fietsers op rijbaan							
Westpoort: Kaapstadweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's/fietsers op rijbaan							
Westpoort: Aziehavenweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's/fietsers op rijbaan							
Westpoort: Sillioeweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's / fietsers op rijbaan							
Westpoort: Santoninweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's / fietsers op rijbaan							
Westpoort: Ruijgordweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's / fietsers op rijbaan							
Westpoort: Maltaaweg en Corsicaweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's / fietsers op rijbaan							
Westpoort: Amerikahavenweg, aanleg fietspad ivm groot aantal vrachtauto's / fietsers op rijbaan							
Zuid: fietsmaatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Zuid: Amstelveenseweg/Vondelpark/Oranje Nassauaan, aanbrengen markering, verbeteren kruising							
Zuid: Parnassusweg thv Red Roeken							
Zuid: Aanpak fietspadCoenkaede thv Peetersschool							
Zuidoost: fietsmaatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Veilige schoolomgeving							
Centrum: maatregelen schoolomgevingen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Nieuw-West: maatregelen schoolomgevingen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Nieuw-West: Aanbrengen schoolzones (ProRegeschool, Atlantisschool, St. Henricusschool)							
Noord: maatregelen schoolomgevingen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Noord: Fietsbrug Noorderpark Amsterdam (school-thuisroute)							
Oost: maatregelen schoolomgevingen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
West: maatregelen schoolomgevingen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Zuid: maatregelen schoolomgevingen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Zuidoost: maatregelen schoolomgevingen van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid							
Aanpak ongevallenlocaties							
Black spots en ongevallenlocaties Amsterdam (nog onbekende locaties)							
Snorfets naar de rijbaan							
Snorfets naar de rijbaan: realisatie doorsteekjes							
Subtotaal infrastructuurle maatregelen							
Gedragmaatregelen, onderzoek & samenwerking							
Verkeerseducatie en campagnes							
Verkeersonderwijs voor 0-18 jaar, uitvoering door Verkeersplein Amsterdam							
Verkeerseducatie ouders algemeen: opfriscursus auto, scootmobielcursus							
Uitvoering landelijke campagnes: Alcohol/BOB, Snelheid, Aandacht op de weg, Fietsverlichting							
Campagne Smartphone en OV (Superbelijning)							
Uitvoering overige campagethema's: spaakongevallen, haal/brenggedag, scholen zijn weer begonnen etc.							
Onderzoek & samenwerking							
Onderzoek voorkomen botsingen fietsers en voetgangers op geregelde kruispunten							
Veilige schoolomgeving							
Snorfets naar de rijbaan							
Snorfets naar de rijbaan: voorlichting, campagnes, educatie en monitoring							
Subtotaal gedragsmaatregelen, onderzoek & samenwerking							
Totaal verkeersveiligheidsmaatregelen							
<b>6. Beemster</b>							
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur wegen)							
Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen N243 in Beemster (Prov. Noord-Holland)							
Torenstraat in Westbeemster: div. verkeersveiligheidsmaatregelen (30km/uur)							
Dijkelaanstraat H. Hogemarsstraat in Zuidbeemster: div. verkeersveiligheidsmaatregelen (30km/uur)							
Herinrichting Purnmerendweg binnen de bebouwde kom in Zuidbeemster (30km/uur)							
Veilige schoolomgeving							
Algemeen verkeersveiligheidsproject Beemster, met name schoolzones en schoolhuis-routes							
Samengestelde projecten (IA Fiets)							
Zuidoostbeemster-Zuidbeemster (Beemsterbrug-Kwadiklerlaan)							
Gedragmaatregelen, onderzoek & samenwerking							
Verkeerseducatie							
Verkeersonderwijs voor 0-18 jaar							
Campagnes (voorlichting en handhaving)							
Uitvoering landelijke campagnes: Alcohol/BOB, Snelheid, Aandacht op de weg, Fietsverlichting							
Uitvoering overige campagnes: 'De scholen zijn weer begonnen'							
Totaal verkeersveiligheidsmaatregelen							
<b>7. Diemen</b>							
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur wegen)							
Herinrichting Hogehelweg							
Herinrichting Scheepswaarder							
Herinrichting Vlindertuin							
Veilige fietsinfrastructuur							
Aanpassing oversteek Provincialeweg							
Veilige schoolomgeving							
Maatregelen schoolomgevingen Kerensbroedte							
Maatregelen schoolomgevingen Noorderebreedte							
Maatregelen schoolomgevingen Prins Bernhard							
Samengestelde projecten (IA Fiets)							
Ongeijkvoerse kruising station Diemen							
Gedragmaatregelen, onderzoek & samenwerking							
Verkeerseducatie							
Verkeersonderwijs voor 0-18 jaar							
Campagnes (voorlichting en handhaving)							
Uitvoering landelijke campagnes: Alcohol/BOB, Snelheid, Aandacht op de weg, Fietsverlichting							
Uitvoering overige campagnes: 'De scholen zijn weer begonnen'							
Totaal verkeersveiligheidsmaatregelen							
<b>8. Edam-Volendam</b>							
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur wegen)							
Verbeteren voetgangersoversteekplaatsen							
Veilige fietsinfrastructuur / veilige schoolomgeving							
Fietspad Bootslot in Volendam (schakel school-thuisroute)							
Veilige schoolomgeving							
Aanpak 5 schoolzones (MFA De Grote Molen Oosthuizen, OBS "Middelle", OBS "t'Villette", Warder, OBS "Prinses Beatrix" Kwadijk, OBS "Meester Huyb" Beets)							
Samengestelde projecten (IA Fiets)							
Herinrichting Julianaweg + rotonde Zedeweg / Julianaweg							
Herinrichten Keetzijde							
Gedragmaatregelen, onderzoek en samenwerking							
Verkeerseducatie							
Verkeersonderwijs voor 0-18 jaar							
Campagnes (voorlichting en handhaving)							
Uitvoering landelijke campagnes: Alcohol/BOB, Snelheid, Aandacht op de weg, Fietsverlichting							
Uitvoering overige campagnes: 'De scholen zijn weer begonnen'							
Totaal verkeersveiligheidsmaatregelen							
<b>9. Haarlemmermeer</b>							
Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Infrastructuurle maatregelen</b>							
Duurzaam Veilige inrichting van wegen (30-, 50- en 60km/uur wegen)							
Herinrichten Berkebaan/Plantanenlaan/Essenaan/Olmenlaan							
Duurzaam veilig inrichten Kruislaan + Forweg + Raaihuistraat (asfalt vervangen voor klinkers)							





## GEZAMENLIJKE PROJECTEN VERKEERSVEILIGHEID EN FIETS

Input voor IA Fiets (vanuit verkeersveiligheidsronde)						
Maatregel	Wegbeheerder	Fase	Bijdrage Stadsregio Amsterdam (indicatief)			
			2017	2018	2019	2020 en verder
<b>Infrastructurele maatregelen</b>						
Amstel oez ts Nwe Keizers- en Nwe Prinsengracht, fietsroute	Amsterdam Centrum			€ 50.000		
Nieuwe Kerkstraat ts. Amstel en Weesperstraat, herprofilieren	Amsterdam Centrum			€ 50.000		
Kerkstraat,ts. Spiegelstraat en Vijzelstraat, herprofilieren uitvoering	Amsterdam Centrum					€ 50.000
Westerdoks-kade ts Westerdoksdijk en Korte Prinsengracht, herprofilering	Amsterdam Centrum					€ 200.000
Herprofilering Westerstraat, fietsroute	Amsterdam Centrum					€ 100.000
Kerkstraat, ts. Vijzelstraat en Reguliersgracht, herprofilieren	Amsterdam Centrum					€ 100.000
Brug 82 Museumbrug, éénrichtingsverkeer	Amsterdam Centrum			€ 150.000		
Amstel tussen Munt en Blauwbrug, herprofilering	Amsterdam Centrum				€ 500.000	
Nieuwezijds Voorburgwal, tussen Spui en Paleisstraat, herprofilering	Amsterdam Centrum				€ 500.000	
Osdorperweg	Amsterdam Nieuw West			€ 200.000		
Asterweg, o.a. vrijliggende fietspaden	Amsterdam Noord		€ 50.000			
Fietsroute Vliegenbos (incl. maatregelen Johan van Hasseltweg)	Amsterdam Noord		€ 200.000			
Distelweg, vrijliggend fietspad + overige verkeersveiligheidsmaatregelen	Amsterdam Noord			€ 100.000	(2018-2019)	
Haagendoornweg: vrijliggend fietspad + duurzaam veiligheidsmaatregelen	Amsterdam Noord		€ 50.000			
Havikslaan	Amsterdam Noord			€ 100.000	(2018-2019)	
Herinrichting Eerste van Swindenstraat (mengen fietsverkeer)	Amsterdam (Oost)			€ 25.000		
Linneausstraat/Middenweg herinrichting: ruimte creëren voor voetgangers/fietsers	Amsterdam (Oost)				€ 500.000	
Valeriusplein: aanpassen fietspaden 'schoolplein' (deel 1 en deel 2)	Amsterdam (Zuid)		€ 75.000	€ 75.000		
Theophile de Bockstraat: aanvullende verbetering bocht fietspad	Amsterdam (Zuid)		€ 15.000			
Schinkelhavenplein: verbeteren verkeerssituatie	Amsterdam (Zuid)				€ 50.000	
Amstelveenseweg t.h.v. Vondelpark: verbeteren oversteek	Amsterdam (Zuid)			€ 20.000		
Reconstructie kruispunt Ouderkerkerlaan-Lindenlaan	Amstelveen			€ 150.000	(2018-2019)	
Kruispunten Amsterdamseweg met Keizer Karelweg en Graaf Florislaan	Amstelveen					
Aanpak onbrekende schakel Rijksstraatweg oversteekvoorzieningen	Ouder-Amstel		€ 85.000			

# BIJLAGE 2

# BIJSTELLING

# PROGRAMMA

# FIETS





Investeringsopgaven Investeringsagenda Fiets, 2018-2025	
Fietsnetwerk	Bijdrage Vervoerregio
Solitaire projecten ter verbetering van het Regionaal Netwerk Fiets	€ 64.461.039
<b>Fietsenstallingen</b>	
Fietsenstallingen (NS-Stations, HOV/Metro/ Bestemmingsstallingen)	€ 62.418.743
Bijdrage aan een beter gebruik fietsparkeervoorzieningen	€ 8.200.000
<b>Onderzoek, gedrag, promotie, campagnes</b>	
Campagnes, onderzoek, expertise, innovatieve pilots	€ 2.330.000
Benodigd BDU-budget fietsprojecten tot en met 2025	€ 137.409.782
Fietsprojecten als onderdeel van samengestelde projecten (kosten binnen scope Investeringsagenda's OV en Weg)	€ 38.222.500
Fietsverbinding over het IJ + Fietsbrug Sluisbuurt - Amsterdam	€ 104.888.000
<b>Totaalbijdrage Vervoerregio Amsterdam aan fietsinvesteringen tot en met 2025</b>	<b>€ 280.520.282</b>

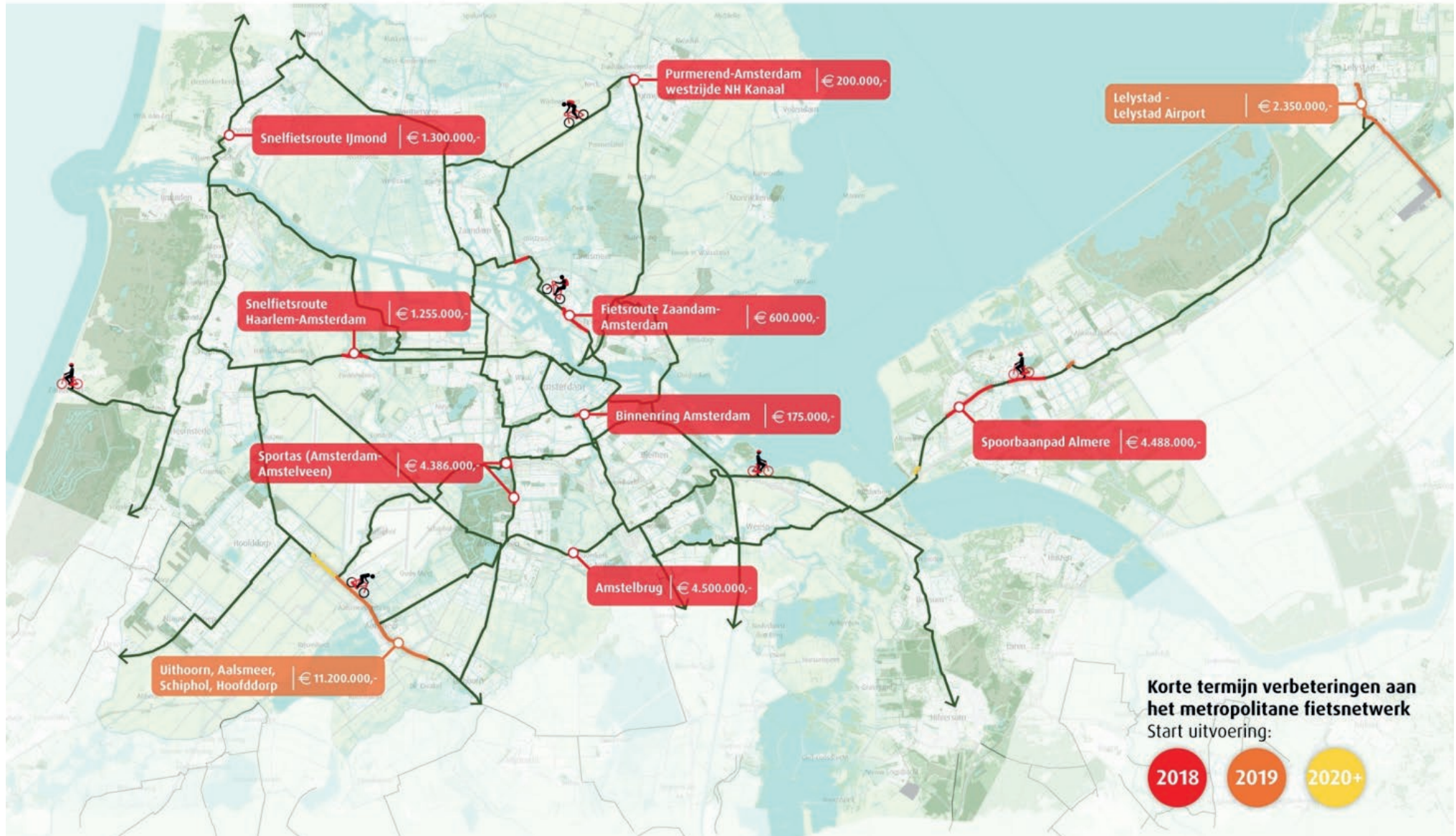
De Investeringsagenda Fiets geeft aan waar en voor welk bedrag er zo efficiënt mogelijk geïnvesteerd kan worden om de positie van de fiets te waarborgen en te verbeteren op diverse aspecten, zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid. Want meer mensen op de fiets betekent meer mensen die gebruik maken van het meest gezonde, goedkoopste en minst vervuilende vervoermiddel. Investeren in de fiets is investeren in bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid samen, en dat op kosteneffectieve wijze.

#### **Uitleg bij de programma per gemeente**

In de projectoverzichten per gemeente zijn de genoemde bedragen gebaseerd op ingeschatte BDU-bijdragen, verdeeld over de komende acht jaar. In de kolom 'samengestelde projecten' worden fietsmaatregelen opgenomen die onderdeel zijn van een bredere scope, bijvoorbeeld als aanliggend fietspad bij een busbaan of nieuwe weg of een fietsenstalling bij een nieuw busstation. Dit betekent dat financiering van deze fietsverbeteringen is ondergebracht in de programma's van de Investeringsagenda OV of Investeringsagenda Weg. Om dubbeltellingen te voorkomen houden we deze projecten buiten de specifieke meerjarenraming voor fietsprojecten. Omdat het wel gaat om een groot aantal belangrijke fietsverbeteringen waarin fors wordt geïnvesteerd, maken we ze op deze wijze zichtbaar. Naast de infrastructurele projecten noemen we in deze programmatoelichting ook de activiteiten die de Vervoerregio meer zelfstandig uitvoert, zoals onderzoeken en monitoringsactiviteiten, fietspromotie en de verkenningen naar hoogwaardige regionale langeafstandsroutes.

Op naar een snel, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk in de Metropoolregio Amsterdam!

metropool  
regio **amsterdam**



Een van de belangrijke ambities van de Investeringsagenda Fiets is het realiseren van hoogwaardige langeafstandsroutes in de regio Amsterdam. Dit zijn snelle, aantrekkelijke en verkeersveilige routes die voor alle doeleinden geschikt zijn, zoals woon-werk en woon-schoolverkeer, recreatieve fietstochten en het bezoeken van sportactiviteiten en toeristische trekpleisters. Februari 2018 is hiertoe de Intentieverklaring Metropolitane Fietsroutes ondertekend door alle regionale partners, inclusief de twee provincies en Rijkswaterstaat.

## INNOVATIE, ONDERZOEK, FIETSMONITORING EN COMMUNICATIE

De Vervoerregio speelt een steeds actievere rol bij (wetenschappelijk) onderzoek naar fietsthema's en bij het monitoren van aandelen, aantallen en snelheden van fietsers. Hiertoe doen we actief mee met de Nationale Fietstelweek, waarbij we deze data ook ophogen met tellingen die we uitvoeren op de belangrijkste fietscorridors. Hiernaast gaan we na de opening van de Noord/Zuidlijn in juli 2018 de fietspatronen monitoren om te zien in hoeverre deze veranderen. In 2018 gaan met MRA Smart Mobility gezamenlijk het verkrijgen, verspreiding en beheer van fietsdata inrichten.

Binnen wetenschappelijk onderzoek blijven we actief in het SURF traject, dat de duurzame fietstransitie onderzoekt met daarbij ook Living Labs, waarbij innovatieve systemen in de praktijk worden getest. Ook in 2018 doen we mee aan deze Living Labs rondom de Amsterdamse Zuidas.

De Vervoerregio wil de ambitie op het gebied van de fiets ook actief uitdragen via communicatie. Veelal met en via gemeenten en andere betrokken partijen, maar steeds meer ook via onze eigen kanalen. Daarnaast richten we ons ook nadrukkelijk op de wereld van de professionals, waarbij we via artikelen, blogs en bijdragen aan congressen en symposia inbreng leveren vanuit de Investeringsagenda.

CycleSpace, de organisatie die wij samen met Amsterdam hebben opgestart en initiatieven rondom fiets in de Amsterdamse regio bundelt en fietsprofessionals, -liefhebbers en -experts bij elkaar brengt, doet dit ook in 2018.



**Wetterslagopgeven Investeringsagenda Fiets, 2018-2025**

Fietsnetwerk	Budget Vervoerorg	
Sofiare projecten ter versterking van het Regionaal Netwerk Fiets		€ 64.481,03
<b>Fietspromotie</b>		€ 62.418,03
Fietsstallingen (NS-Station, HOV/Metro) Besommingstallingen		€ 8.200,00
Bijdrage aan een beter gebruik fietsparkeervoorzieningen		€ 2.300,00
Onderzoek, goedge, promotie, campagnes		€ 2.300,00
Samenwerk, onderzoek, expertise, innovatieve pilots		€ 107.402,82
Benodigd IDU-budget fietsprojecten tot en met 2025		€ 382.222,50
Fietsprojecten als onderdeel van samenwerkende projecten (kosten binnen scope Investeringsagenda's OV en Weg)		€ 304.888,900
<b>Fietsverbinding over het IJ - Fietsbrug Sluisbuurt - Amsterdam</b>		<b>€ 26.000,00</b>

**Nota** Het opgeven van de maximale budget beschikbaarheid voor elk jaar 2025

Bedragen en jaartallen zijn inschattingen en indicaties, definitieve omvang van bijdrage Vervoerorg wordt per project bepaald na besluitvorming Dagelijks Bestuur

Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Maatregel
<b>Samengepaste Projecten</b>										
Sofiare Fietsprojecten		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Fietpad Burgemeester Hofthoekweg (Noordvliet)	Planuwerkingsfase									Fietpad Noordvliet (Burgemeester Hofthoekweg)
Molenlaanweg	initiatief	€ 150.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	Molenlaanweg
Reconstructie van Oudehulpe Stationweg (sluis initiatief)	initiatief	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	Reconstructie van Oudehulpe Stationweg (sluis initiatief)
Reconstructie Machineweg, inclusief rotonde Middeweg	initiatief	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	Reconstructie Machineweg, inclusief rotonde Middeweg
Reconstructie Rotonde Dreef en Zwaartweg	Realisatie	€ 234.250								Reconstructie Rotonde Dreef en Zwaartweg
<b>Stallingen</b>										<b>Stallingen</b>
Fietsstallingen nieuw haltes R-net, (Zwaartweg, Oudehulpe, Van Geerflade)	initiatief	€ 118.750	€ 118.750							Fietsstallingen nieuw haltes R-net, (Zwaartweg, Oudehulpe, Van Geerflade)
Onderzoek, goedge, promotie, campagnes										Onderzoek, goedge, promotie, campagnes
<b>Subtotaal Sofiare Fietsprojecten</b>		<b>€ 234.250</b>	<b>€ 507.213</b>	<b>€ 1.050.000</b>	<b>€ 600.000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 2.391.443</b>
<b>Totaal Fietsgerelateerde uitgaven</b>		<b>€ 234.250</b>	<b>€ 625.163</b>	<b>€ 1.164.750</b>	<b>€ 600.000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 2.624.163</b>

Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Maatregel
<b>Samengepaste Projecten</b>										
Sofiare Fietsprojecten		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Fietpad Burgemeester Hofthoekweg (Noordvliet)	Planuwerkingsfase									Fietpad Noordvliet (Burgemeester Hofthoekweg)
Molenlaanweg	initiatief	€ 150.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	Molenlaanweg
Reconstructie van Oudehulpe Stationweg (sluis initiatief)	initiatief	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	Reconstructie van Oudehulpe Stationweg (sluis initiatief)
Reconstructie Machineweg, inclusief rotonde Middeweg	initiatief	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	Reconstructie Machineweg, inclusief rotonde Middeweg
Reconstructie Rotonde Dreef en Zwaartweg	Realisatie	€ 234.250								Reconstructie Rotonde Dreef en Zwaartweg
<b>Stallingen</b>										<b>Stallingen</b>
Fietsstallingen nieuw haltes R-net, (Zwaartweg, Oudehulpe, Van Geerflade)	initiatief	€ 118.750	€ 118.750							Fietsstallingen nieuw haltes R-net, (Zwaartweg, Oudehulpe, Van Geerflade)
Onderzoek, goedge, promotie, campagnes										Onderzoek, goedge, promotie, campagnes
<b>Subtotaal Sofiare Fietsprojecten</b>		<b>€ 234.250</b>	<b>€ 507.213</b>	<b>€ 1.050.000</b>	<b>€ 600.000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 2.391.443</b>
<b>Totaal Fietsgerelateerde uitgaven</b>		<b>€ 234.250</b>	<b>€ 625.163</b>	<b>€ 1.164.750</b>	<b>€ 600.000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 2.624.163</b>

Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Maatregel
<b>Samengepaste Projecten</b>										
Sofiare Fietsprojecten		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Realisatie 3 ongepluvore kruisingen, Berenlaan, Sportlaan, Berenlaan-Rembrandweg, Berenlaan-Zonneaan (aandeed fase)	initiatief	€ 3.000,00								Realisatie 3 ongepluvore kruisingen, Berenlaan- Sportlaan, Berenlaan- Rembrandweg, Berenlaan-Zonneaan (aandeed fase)
Omloop 49 (IA Weg, SAA)										Omloop 49 (IA Weg, SAA)
Realisatie Nieuw Fietspad op Deel 8 tussen Kaarnepad en Amsterdamsweg	initiatief						€ 210,000			Realisatie Nieuw Fietspad op Deel 8 tussen Kaarnepad en Amsterdamsweg
Realisatie Fietspad Stadhart over A9 afrittencomplex	initiatief						€ 210,000			Realisatie Fietspad Stadhart over A9 afrittencomplex
Realisatie Fietsbrug Bovenlandpad	initiatief						€ 210,000			Realisatie Fietsbrug Bovenlandpad
<b>Stallingen</b>										<b>Stallingen</b>
Stude Verbetereing Zwaartpad (Kaerflaan-Zetterij)	initiatief	€ 20,000								Stude Verbetereing Zwaartpad (Kaerflaan-Zetterij)
Fietpad Oranjebaan - gesloten verharding	initiatief	€ 200,000								Fietpad Oranjebaan - gesloten verharding
Vrijliggende fietsroute Keizer Kareweg thv Duingraavenlaan	initiatief	€ 200,000								Vrijliggende fietsroute Keizer Kareweg thv Duingraavenlaan
Bemiddeling fietsroute zuidelijk deel	initiatief	€ 225,413								Bemiddeling fietsroute zuidelijk deel
Fietpaden Noorddammerweg Noord	Realisatie	€ 100,000								Noorddammerweg (Oeterij) Asserweg
Verlichting Burgemeester Colijnweg	initiatief	€ 326,481								Burgemeester Colijnweg (omgeving)
Fietpaden Valweg (brug), Van der Hooplaan, Poortwachter e.d.	initiatief	€ 1.140,000								Fietpaden Valweg (brug, Van der Hooplaan, Poortwachter e.d.)
Optimalisatie van wegmarkering Noorddammerweg	initiatief	€ 210,000								Optimalisatie van wegmarkering Noorddammerweg
Realisatie ontbrekende schakel tussen Keizer Kareweg en Kaarnepad thv 't Huis aan de Poel	initiatief	€ 400,986								Realisatie ontbrekende schakel tussen Keizer Kareweg en Kaarnepad thv 't Huis aan de Poel
Amsterdamsweg-Keizer Kareweg/Olaf Floriaan	initiatief	€ 1.140,000								Amsterdamsweg-Keizer Kareweg/Olaf Floriaan
Fietsroute Amstelwijk Noord et. Duivenzwaring Waterwet	initiatief	€ 700,000								Fietsroute Amstelwijk Noord et. Duivenzwaring Waterwet
Oudehulpe - Lindenlaan	initiatief	€ 280,000								Oudehulpe - Lindenlaan
Rotonde Keizer Kareweg-Lindenlaan-Kaerflaan	initiatief	€ 150,000								Rotonde Keizer Kareweg-Lindenlaan-Kaerflaan
Fietstraat Noorddammerweg (I.C. van Hattumweg Asserweg zuid)	initiatief	€ 50,000								Fietstraat Noorddammerweg (I.C. van Hattumweg Asserweg zuid)
<b>Stallingen</b>										<b>Stallingen</b>
Fietsparkeerlocatie Amstelvliet	initiatief	€ 50,000	€ 20,000							Fietsparkeerlocatie Amstelvliet
Fietsparkeeren halte Kruidskier	initiatief									Fietsparkeeren halte Kruidskier
<b>Subtotaal Sofiare Fietsprojecten</b>		<b>€ 1170,080</b>	<b>€ 1.290,000</b>	<b>€ 1.400,000</b>	<b>€ 1.400,000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 4.024,080</b>
<b>Totaal Fietsgerelateerde uitgaven</b>		<b>€ 1.222,080</b>	<b>€ 1.310,000</b>	<b>€ 1.400,000</b>	<b>€ 1.400,000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 4.072,080</b>

Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Maatregel
<b>Samengepaste Projecten</b>										
Sofiare Fietsprojecten		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Realisatie 3 ongepluvore kruisingen, Berenlaan, Sportlaan, Berenlaan-Rembrandweg, Berenlaan-Zonneaan (aandeed fase)	initiatief	€ 3.000,00								Realisatie 3 ongepluvore kruisingen, Berenlaan- Sportlaan, Berenlaan- Rembrandweg, Berenlaan-Zonneaan (aandeed fase)
Omloop 49 (IA Weg, SAA)										Omloop 49 (IA Weg, SAA)
Realisatie Nieuw Fietspad op Deel 8 tussen Kaarnepad en Amsterdamsweg	initiatief						€ 210,000			Realisatie Nieuw Fietspad op Deel 8 tussen Kaarnepad en Amsterdamsweg
Realisatie Fietspad Stadhart over A9 afrittencomplex	initiatief						€ 210,000			Realisatie Fietspad Stadhart over A9 afrittencomplex
Realisatie Fietsbrug Bovenlandpad	initiatief						€ 210,000			Realisatie Fietsbrug Bovenlandpad
<b>Stallingen</b>										<b>Stallingen</b>
Stude Verbetereing Zwaartpad (Kaerflaan-Zetterij)	initiatief	€ 20,000								Stude Verbetereing Zwaartpad (Kaerflaan-Zetterij)
Fietpad Oranjebaan - gesloten verharding	initiatief	€ 200,000								Fietpad Oranjebaan - gesloten verharding
Vrijliggende fietsroute Keizer Kareweg thv Duingraavenlaan	initiatief	€ 200,000								Vrijliggende fietsroute Keizer Kareweg thv Duingraavenlaan
Bemiddeling fietsroute zuidelijk deel	initiatief	€ 225,413								Bemiddeling fietsroute zuidelijk deel
Fietpaden Noorddammerweg Noord	Realisatie	€ 100,000								Noorddammerweg (Oeterij) Asserweg
Verlichting Burgemeester Colijnweg	initiatief	€ 326,481								Burgemeester Colijnweg (omgeving)
Fietpaden Valweg (brug), Van der Hooplaan, Poortwachter e.d.	initiatief	€ 1.140,000								Fietpaden Valweg (brug, Van der Hooplaan, Poortwachter e.d.)
Optimalisatie van wegmarkering Noorddammerweg	initiatief	€ 210,000								Optimalisatie van wegmarkering Noorddammerweg
Realisatie ontbrekende schakel tussen Keizer Kareweg en Kaarnepad thv 't Huis aan de Poel	initiatief	€ 400,986								Realisatie ontbrekende schakel tussen Keizer Kareweg en Kaarnepad thv 't Huis aan de Poel
Amsterdamsweg-Keizer Kareweg/Olaf Floriaan	initiatief	€ 1.140,000								Amsterdamsweg-Keizer Kareweg/Olaf Floriaan
Fietsroute Amstelwijk Noord et. Duivenzwaring Waterwet	initiatief	€ 700,000								Fietsroute Amstelwijk Noord et. Duivenzwaring Waterwet
Oudehulpe - Lindenlaan	initiatief	€ 280,000								Oudehulpe - Lindenlaan
Rotonde Keizer Kareweg-Lindenlaan-Kaerflaan	initiatief	€ 150,000								Rotonde Keizer Kareweg-Lindenlaan-Kaerflaan
Fietstraat Noorddammerweg (I.C. van Hattumweg Asserweg zuid)	initiatief	€ 50,000								Fietstraat Noorddammerweg (I.C. van Hattumweg Asserweg zuid)
<b>Stallingen</b>										<b>Stallingen</b>
Fietsparkeerlocatie Amstelvliet	initiatief	€ 50,000	€ 20,000							Fietsparkeerlocatie Amstelvliet
Fietsparkeeren halte Kruidskier	initiatief									Fietsparkeeren halte Kruidskier
<b>Subtotaal Sofiare Fietsprojecten</b>		<b>€ 1.170,080</b>	<b>€ 1.290,000</b>	<b>€ 1.400,000</b>	<b>€ 1.400,000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 4.024,080</b>
<b>Totaal Fietsgerelateerde uitgaven</b>		<b>€ 1.222,080</b>	<b>€ 1.310,000</b>	<b>€ 1.400,000</b>	<b>€ 1.400,000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 4.072,080</b>

Maatregel	Fase	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Maatregel
<b>Samengepaste Projecten</b>										
Sofiare Fietsprojecten		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Realisatie 3 ongepluvore kruisingen, Berenlaan, Sportlaan, Berenlaan-Rembrandweg, Berenlaan-Zonneaan (aandeed fase)	initiatief	€ 3.000,00								Realisatie 3 ongepluvore kruisingen, Berenlaan- Sportlaan, Berenlaan- Rembrandweg, Berenlaan-Zonneaan (aandeed fase)
Omloop 49 (IA Weg, SAA)										Omloop 49 (IA Weg, SAA)
Realisatie Nieuw Fietspad op Deel 8 tussen Kaarnepad en Amsterdamsweg	initiatief						€ 210,000			Realisatie Nieuw Fietspad op Deel 8 tussen Kaarnepad en Amsterdamsweg
Realisatie Fietspad Stadhart over A9 afrittencomplex	initiatief						€ 210,000			Realisatie Fietspad Stadhart over A9 afrittencomplex
Realisatie Fietsbrug Bovenlandpad	initiatief						€ 210,000			Realisatie Fietsbrug Bovenlandpad
<b>Stallingen</b>										<b>Stallingen</b>
Stude Verbetereing Zwaartpad (Kaerflaan-Zetterij)	initiatief	€ 20,000								Stude Verbetereing Zwaartpad (Kaerflaan-Zetterij)
Fietpad Oranjebaan - gesloten verharding	initiatief	€ 200,000								Fietpad Oranjebaan - gesloten verharding
Vrijliggende fietsroute Keizer Kareweg thv Duingraavenlaan	initiatief	€ 200,000								Vrijliggende fietsroute Keizer Kareweg thv Duingraavenlaan
Bemiddeling fietsroute zuidelijk deel	initiatief	€ 225,413								Bemiddeling fietsroute zuidelijk deel
Fietpaden Noorddammerweg Noord	Realisatie	€ 100,000								Noorddammerweg (Oeterij) Asserweg
Verlichting Burgemeester Colijnweg	initiatief	€ 326,481								Burgemeester Colijnweg (omgeving)
Fietpaden Valweg (brug), Van der Hooplaan, Poortwachter e.d.	initiatief	€ 1.140,000								Fietpaden Valweg (brug, Van der Hooplaan, Poortwachter e.d.)
Optimalisatie van wegmarkering Noorddammerweg	initiatief	€ 210,000								Optimalisatie van wegmarkering Noorddammerweg
Realisatie ontbrekende schakel tussen Keizer Kareweg en Kaarnepad thv 't Huis aan de Poel	initiatief	€ 400,986								Realisatie ontbrekende schakel tussen Keizer Kareweg en Kaarnepad thv 't Huis aan de Poel
Amsterdamsweg-Keizer Kareweg/Olaf Floriaan	initiatief	€ 1.140,000								Amsterdamsweg-Keizer Kareweg/Olaf Floriaan
Fietsroute Amstelwijk Noord et.										



# BIJLAGE 3 BIJSTELLING PROGRAMMA WEG









# BIJLAGE 4 BIJSTELLING PROGRAMMA OPENBAAR VERVOER

Stad Amsterdam																	
Familie	Maatregel	Eigenaar	Fase	Soort budget	Uitgekeerd t/m 2017	K A S R I T M E S										Vrije ruimte	
						2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2018-2025			
<b>Eerste tranche trajecten</b>																	
Amstel Science Park	Amstel - Science Park	E. van Maaren	Planstudie	Uitvoering			€ 500.000									€ 500.000	
De Vlughtlaan	Burgemeester de Vlughtlaan	P.Silvis	Planstudie	Uitvoering		€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000						€ 500.000	
Omgeving Marnixstraat	Marnixstraat - De Clercqstraat	B. Goedhart	Planstudie	Uitvoering		€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.120.000							€ 4.120.000	
Mercatorplein	Mercatorplein	P. Silvis	Planstudie	Uitvoering		€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000						€ 500.000	
Museumkwartier	Museumkwartier	P. Silvis	Planstudie	Uitvoering		€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000						€ 500.000	
Oosttangent	Oosttangent	R. van Druenen	Planstudie	Uitvoering		€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000						€ 2.500.000	
Rivierenbuurt	Rivierenbuurt	P. Silvis	Planstudie	Uitvoering		€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000						€ 2.500.000	
Vertramen Surinameplein - station Zuid	Olympiaboulevard	C. Huijts	Planstudie	Uitvoering		€ -	€ -	€ 5.000.000	€ 5.000.000	€ 5.000.000			€ 5.000.000	€ 3.680.000		€ 23.680.000	
	Ruit Schinkelbuurt	C. Huijts	Planstudie	Uitvoering		€ -	€ -	€ 3.900.000	€ 3.900.000	€ 3.900.000			€ 3.900.000	€ 4.480.000		€ 20.080.000	
Generieke maatregelen	Vergrendelde wissels tramnet	R. van Druenen	Planuitwerking	Studie		€ 377.96										€ 377.96	
	Vergrendelde wissels Amsterdam	R. van Druenen	Planuitwerking	Uitvoering		€ 803.544	€ 803.544	€ 803.544	€ 803.544	€ 803.544						€ 4.821.264	
	IA OV 1e tranche Stad Werk met werk MVP 2017	P. Silvis	Realisatie	Uitvoering		€ 91.057										€ 91.057	
	Analyse tractie-energievoorziening tramnetwerk	R. van Druenen	Planstudie	Studie		€ 314.474										€ 314.474	
Verhoogde ontwerpnelheid beweegbare bruggen	R. van Druenen	Verkenning	Studie		€ 123.042											€ 123.042	
<b>Lopende trajecten</b>																	
Tramlijn 9	Opwaarderen HOV-tram 9 Diemen/CS	B. Goedhart	Planstudie	Uitvoering									€ 167.500			€ 167.500	
	Opwaarderen HOV-tram 9 Diemen/CS	B. Goedhart	Planstudie	Uitvoering		€ -	€ 2.000.000	€ 4.762.500								€ 6.762.500	
	Verlenging HOV-tram 9 Diemen/CS	B. Goedhart	Verkenning	Uitvoering									€ 3.500.000	€ 10.000.000		€ 13.500.000	
	Oost - West as Diemen	B. Goedhart	Planuitwerking	Uitvoering		€ 5.459.800	€ 5.450.000	€ 5.361.871								€ 16.271.671	
Aanpassing VRI tramlijn 9	B. Goedhart	Realisatie	Uitvoering		€ 250.000										€ 250.000		
Westtangent	HOV Westtangent	R. van Druenen	Planuitwerking	Studie		€ 32.743	€ 50.000	€ 31.464								€ 81.464	
	HOV Westtangent	R. van Druenen	Planuitwerking	Uitvoering		€ 9.250.000	€ 9.850.000	€ 9.700.000	€ -							€ 28.800.000	
	Viaduct A9 Oude Haagseweg	S. van Breukelen	Planstudie	Studie		€ 52.038	€ 31.049	€ 46.913	€ -	€ -						€ 77.962	
	HOV Westtangent planuitwerking Ringsvaartbrug	C. Huijts	Planuitwerking	Uitvoering		€ 17.190	€ -		€ 1.982.810	€ 3.600.000						€ 18.000.000	
Westelijke tramlijnen	Opwaarderen tramlijnen West-CS	B. Goedhart	Planuitwerking	Uitvoering			€ 83.974									€ 83.974	
	Kleine maatregelen Westelijke tramlijnen	B. Goedhart	Realisatie	Uitvoering		€ 899.092	€ 899.092									€ 899.092	
	Rozengracht-Magna Plaza-NZ voorburgw.	B. Goedhart	Planuitwerking	Uitvoering		€ 3.306.150										€ 6.612.300	
	Heemstedestraat	E. van Schooten	Planuitwerking	Uitvoering			€ 3.850.000	€ 3.850.000								€ 7.700.000	
	Dijkgraafplein - Meer en Vaart	B. Goedhart	Realisatie	Uitvoering		€ 100.000										€ 100.000	
Hoofdweg - Bos en Lommerweg	B. Goedhart	Planstudie	Uitvoering				€ 100.000								€ 100.000		
De Entree	Herinrichting Stationsplein CS en Prins Hendrikade	E. van Maaren	Realisatie	Uitvoering		€ 2.725	€ 3.411.275	€ 2.914.000	€ 2.914.000				€ -			€ 9.239.275	
	Hoofdcontract	E. van Maaren	Realisatie	Uitvoering		€ 4.574.458	€ 3.761.000	€ 12.649.000	€ 13.787.000	€ 12.462.000						€ 42.659.000	
	Ring Oud Zuid fase 5	R. van Druenen	Planuitwerking	Uitvoering			€ -	€ 1.500.000						€ 1.500.000		€ -	
	R-netbus Bijlmer / Arena - IJburg	P. Silvis	Planstudie	Uitvoering			€ -	€ 2.000.000	€ 4.000.000	€ 4.000.000						€ 10.000.000	
	Capaciteitsuitbreiding Ultramstalling	B. Goedhart	Planstudie	Uitvoering		€ 1.800.000	€ 1.800.000									€ 3.600.000	
	Ijtram 1e fase optimalisatie	B. Goedhart	Planuitwerking	Uitvoering		€ 480.000	€ 812.000									€ 8.600.000	
	Ijtram 2e fase studiekosten	P. Silvis	Planstudie	Studie		€ 300.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000								€ 2.300.000	
	Ultram fase 2	P. Silvis	Planstudie	Uitvoering					€ 5.000.000	€ 10.000.000	€ 15.000.000					€ 30.000.000	
	IA OV 1e tranche 4 projectclusters	P. Silvis	Planstudie	Studie		€ 1.100.000		€ 1.100.000								€ 1.100.000	
	Blindengeleidenlijnen perron bus- en tramhaltes	J. van Os	Realisatie	Uitvoering			€ 35.000									€ 35.000	
	Wayfind Stationseiland Amsterdam CS Eindbeeld	C. de Jager	Planuitwerking	Uitvoering			€ 500.000									€ 500.000	
	Bushalte Ganzenhoef	P. Silvis	Realisatie	Uitvoering			€ 38.307									€ 38.307	
Solitaire projecten	Herbouw Piet Kramerbrug	C. de Jager	Realisatie	Uitvoering		€ 627.055	€ 209.018									€ 836.073	
	Vervanging DRIS-Panelen Connexion	C. de Jager	Realisatie	Uitvoering		€ 70.301										€ 70.301	
	Studie IJbaan kabelbaan	C. de Jager	Verkenning	Studie		€ 12.500										€ 12.500	
	Verplaatsing haltepaar Hagedoornweg	E. van Maaren	Realisatie	Uitvoering		€ 82.016										€ 82.016	
	KAR streekvervoer AML in Amsterdam	J. van Os	Realisatie	Uitvoering		€ 421.800										€ 421.800	
	Programmaringie Investeringsagenda OV	E. Konings	Realisatie	Studie		€ 414.105	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 2.000.000	€ 1.010.895
	<b>Totaal</b>						€ 7.092.351	€ 35.228.632	€ 57.780.089	€ 65.611.725	€ 47.435.544	€ 25.421.044	€ 24.953.544	€ 11.910.000	€ 11.750.000	€ 280.090.578	

Knoop- en overstappunten																
Familie	Maatregel	Eigenaar	Fase	Soort budget	Uitgekeerd t/m 2017	K A S R I T M E S										vrije ruimte
						2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2018-2025		
Amstelstation	Kwaliteitslag Amstelstation en omgeving	E. van Maaren	Planuitwerking	Uitvoering		€ 8.550.971	€ 2.600.000			€ -	€ -					€ 11.150.971
	Amstelstation busstation	E. van Maaren	Realisatie	Uitvoering		€ 1.488.224										€ 1.488.224
Wayfinding	Kwaliteitsverbetering knooppunten 'wayfinding'	C. de Jager	Planuitwerking	Uitvoering		€ 3.500.000	€ 4.228.939									€ 7.728.939
	KnOP Kaarten Wayfinding	C. de Jager	Realisatie	Uitvoering		€ 180.139	€ 34.390	€ 34.390								€ 68.780
Solitaire projecten	Busstation Buikslotermeerplein/Noord	R. van Druenen	Realisatie	Uitvoering		€ 36.528.010	€ 1.943.572									€ 1.943.572
	MIRTVerkenning Multimodale knoop Schiphol	P. van Halteren	Verkenning	Studie		€ 269.705	€ 270.295									€ 270.295
	Leidseplein: OV deel	B. Goedhart	Realisatie	Uitvoering		€ 5.303.811		€ 15.000.000	€ 5.000.000	€ 15.000.000	€ 15.000.000					€ 50.000.000
	Verbetering bus- en tramhaltes Strawinskylaan	M. Bakker	Realisatie	Uitvoering		€ 669.889										€ 669.889
Solitaire projecten	Busstation Aalsmeer	C. de Jager	Planstudie	Uitvoering				€ 1.629.174								€ 1.629.174
	Oostelijke perron toegang station A'dam RAI	E. van Maaren	Realisatie	Uitvoering		€ 1.069.793										€ 1.069.793
<b>Totaal</b>						€ 42.281.665	€ 17.527.134	€ 24.492.503	€ 5.000.000	€ 15.000.000	€ 15.000.000					€ 77.019.637

Regio																
Familie	Maatregel	Eigenaar	Fase	Soort budget	Uitgekeerd t/m 2017	K A S R I T M E S										vrije ruimte
						2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2018-2025		
HOV A9	HOV A9 Badhoevendorp busafrit	C. de Jager	Realisatie	Uitvoering		€ 618.488	€ 154.622									€ 154.622
	HOV A9 Fietsonderdoorgang	C. de Jager	Realisatie	Uitvoering		€ 1.488.000	€ 372.000									€ 372.000
	Programma HOV A9 Verkenningbudget	C. de Jager	Verkenning	Studie		€ 10.068	€ 154.932									€ 154.932
	HOV A9 Badhoevendorp onderdoorgang Schipholweg	C. de Jager	Realisatie	Uitvoering		€ 8.096.294	€ 2.024.074									€ 2.024.074
HOV Zaanlijn/tangent	HOV Zaanlijn/tangent	C. Engelsman	Planuitwerking	Uitvoering				€ 5.291.371								€ 5.291.371
	Klaprozenweg + Mospolein	R. van Druenen	Realisatie	Uitvoering		€ 24.067.464	€ 3.833.414									€ 3.833.414
	R-net busstation Noorderpark	R. van Druenen	Realisatie	Uitvoering		€ 686.605										€ 686.605
	Kruispunt NS15 / Zuidweg	R. van Druenen	Planuitwerking	Uitvoering				€ -	€ -	€ 3.500.000						€ 3.500.000
	NoorderIJ-Zeedijk	C. Engelsman	Planstudie	Studie			€ 52.100									€ 52.100
	Pr. Bernhardplein	R. van Druenen	Verkenning	Uitvoering			€ 200.000									€ 200.000
	Kruispunt Westzijde-Vinkenstraat	R. van Druenen	Planuitwerking	Uitvoering						€ 58.800						€ 58.800
	Kruispunt Thorbeckeweg-Wibautstraat	R. van Druenen	Verkenning	Uitvoering					€ 9.094.000	€ 9.094.000						€ 18.188.000
Familie Zaanlijn/tangent algemene studiebudget	C. Engelsman	Realisatie	Studie		€ 90.436	€ 43.000	€ 33.000	€ 33.564							€ 109.564	
SAA	SAA Busbanen/HOV Almere-A'dam	R. van Druenen	Planstudie	Uitvoering					€ 1.090.000			€ 256.343				€ 1.346.343
	Busbaan Amsterdam - Almere Fase A9	R. van Druenen	Realisatie	Uitvoering		€ 3.425.000			€ 5.568.247							€ 5.568.247
HOV Schiphol Oost	HOV Schiphol Oost, deelproj. 3 kabels en leidingen	M. Bakker	Realisatie	Uitvoering				€ 2.209.350								€ 2.209.350</

De Vervoerregio Amsterdam zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad vormen samen de Vervoerregio Amsterdam.



[www.vervoerregio.nl](http://www.vervoerregio.nl)