

Investeringsagenda

OV



Investeren in een bereikbare regio

Investeringsagenda

OV

Investeren in een bereikbare regio

I Samenvatting

Openbaar vervoer is een noodzakelijke bouwsteen voor een economisch gezonde en duurzame Metropoolregio. Nu al reizen er dagelijks meer dan 130.000 mensen met het OV naar Amsterdam. Omdat de regio blijft groeien zal het aantal reizigers in de toekomst alleen maar toenemen. Ook de komst van de Noord/Zuid-metrolijn in 2017 leidt tot meer reizigers. Tegenover deze positieve ontwikkeling staat ook een negatieve: de overheidsmiddelen die beschikbaar zijn voor investeringen en exploitatie worden steeds minder. Vanaf 2011 is de BDU al met 10% gekort en de komende jaren wordt verder bezuinigd.

Alle aanleiding dus om nu initiatief te nemen. De Stadsregio is van mening dat met gerichte investeringen in doorstroming- en betrouwbaarheidsverhoging van het OV, de dreiging om binnen afzienbare tijd te moeten snijden in het voorzieningenniveau (minder metro's, trams en bussen op straat) kan worden afgewend. Het doel van de Investeringsagenda OV is daarmee geformuleerd als 'Meer reizigers met een betere kwaliteit vervoeren tegen Minder kosten middels gerichte investeringen', kortweg: 'Meer voor Minder'.

In deze Investeringsagenda worden de investeringsambities van de Stadsregio Amsterdam met het stedelijke en regionaal OV beschreven. Ter bepaling van de denkrichting zijn de ambities geconcretiseerd in trajecten waarop wordt geïnvesteerd. De Investeringsagenda is gericht op de middellange termijn (2025) en geeft een doorkijk naar de lange termijn (2035). De agenda volgt de ruimtelijke ontwikkelingen die in deze twee zichtjaren zijn voorzien. Daarmee vormt de Investeringsagenda als het ware het infrastructurele sluitstuk van de ruimtelijke opgaven. De agenda is op uitvoering gericht en de trajecten worden dan ook samen

met de partners verder uitgewerkt. De Stadsregio Amsterdam is zich ervan bewust dat deze op uitvoering gerichte ambitie ook iets betekent voor haar eigen werkwijze en organisatie en voor de samenwerking met haar partners. De Stadsregio Amsterdam wil vanuit een heldere taakverdeling de samenwerking met partners oppakken. In deze agenda worden hiertoe concrete voorstellen gedaan.

Plusnet en R-Net

De Stadsregio Amsterdam wil gericht investeren in het verkorten van de reistijd en het verhogen van de betrouwbaarheid van het OV in Amsterdam en de streek. Een analyse is uitgevoerd om te bepalen op welke trajecten deze investeringen het hoogste rendement opleveren en haalbaar zijn. Het resultaat is een voorstel voor een grofmazig netwerk van trajecten in stad en streek: Plusnet en R-Net. De Stadsregio Amsterdam is voornemens om met name op deze trajecten te investeren. Op de kaart op pagina 28 zijn deze trajecten aangegeven. Er is een set met potentiële maatregelen doorgerekend. De uitkomst is dat het mogelijk is om ten opzichte van nu meer reizigers te vervoeren met een betere kwaliteit tegen lagere exploitatiesubsidie.

Het investeringspakket dat nodig is voor deze verbeteringen bedraagt € 590 miljoen. Deze investeringen komen bovenop een bedrag van € 580 miljoen dat autonoom in het OV wordt geïnvesteerd en waar projecten zoals de OV-terminal op de Zuidas, de Amstelveenlijn, OV-knoop Schiphol/ Noord en diverse kleinere OV maatregelen mee worden gerealiseerd. Dit pakket past binnen de reële financiële mogelijkheden van de Stadsregio Amsterdam.

De investeringen zijn onderworpen aan een Maatschappelijke Kosten/Baten-Analyse (MKBA). De puntschatting van het maatschappelijk baten/kosten-saldo varieert afhankelijk van het te kiezen scenario tussen de 1,1 en 1,4. Dit is een positieve score en bevestigt dat het mogelijk is om met gerichte investeringen in het OV maatschappelijk rendement te behalen. De trajecten en trajectbeschrijvingen zijn opgenomen als bijlage 1.

Samenhang in investeren in bereikbaarheid

De Stadsregio Amsterdam staat voor een bijzondere opgave om de bereikbaarheid van de regio voor alle modaliteiten (OV, auto en fiets) te vergroten. De Stadsregio Amsterdam heeft daarom het initiatief genomen om naast de Investeringsagenda OV, ook Investeringsagenda's op te stellen voor Weg en Fiets. De drie modaliteiten kennen een sterke mate van samenhang en naar mening van de Stadsregio is bijvoorbeeld de doorstroming van de auto gebaat bij een uitstekend OV-systeem en vice versa. Het OV moet dan wel een dermate hoge kwaliteit hebben dat het (potentiële) automobilisten verleidt om er van gebruik te maken. Dit is alleen mogelijk als fors wordt geïnvesteerd in het verkorten van de reistijd per OV en het vergroten van de betrouwbaarheid; dat is nu precies wat de Investeringsagenda OV beoogt.

Uitvoeringsorganisatie verbeteren

De plannen van de Stadsregio met het regionaal OV zijn ambitieus. Als het aan de Stadsregio ligt wordt er de komende jaren veel geld in de regionale bereikbaarheid geïnvesteerd. De ervaring leert echter dat het niet eenvoudig is om infrastructuurplannen in de praktijk ook daadwerkelijk volwaardig en snel te realiseren. Dit is een afbreukrisico voor de hier gepresenteerde plannen. Parallel aan het opstellen van deze agenda heeft de

Stadsregio Amsterdam voorstellen voor een meer uitvoeringsgericht werkwijze ontwikkeld. Deze voorstellen betreffen zowel haar eigen functioneren en instrumentarium als de wijze van samenwerken met haar partners. Met deze voorstellen geeft de Stadsregio Amsterdam invulling aan haar ambitie:

- Een professioneel, proactief en communicatief opdrachtgeverschap, dat is gericht op:
 - Samenwerking met wegbeheerders op basis van gedeelde ambities en dat voor de nieuwe opgaven/projecten wordt gefaciliteerd door een beweging van subsidiëren van projecten naar investeren in bereikbaarheid.

Met deze Investeringsagenda OV legt de Stadsregio Amsterdam haar ambities met betrekking tot de OV-infrastructuur vast, maar treedt de Stadsregio Amsterdam natuurlijk niet in de besluitvormingsverantwoordelijkheden van de wegbeheerders en eigenaren van de infrastructuur. De uiteindelijke besluitvorming over de uitvoering en aanleg van OV-infrastructuurprojecten blijft voorbehouden aan de gemeenteraden.

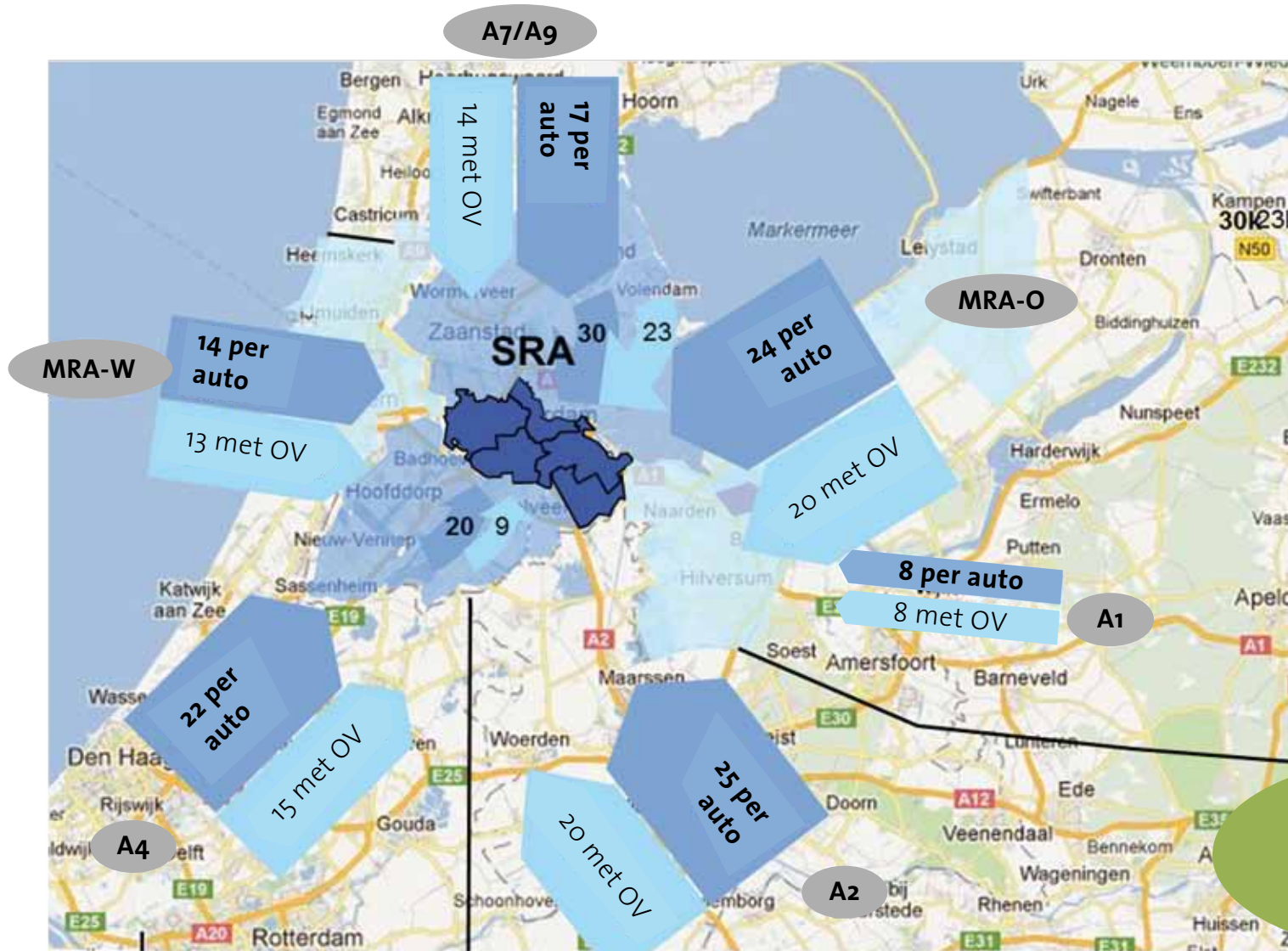
De Stadsregio is over de concept-plannen en voorstellen in de consultatiefase de dialoog met haar partners aangegaan. In het voorliggende document zijn de reacties verwerkt.

November 2013

I Inhoudsopgave

1. Inleiding: investeren in OV noodzakelijk	7
Verantwoording en consultatie	8
Status van de Investeringsagenda OV	8
Vervolgproces	8
Leeswijzer	9
2. Aanleiding en doel	11
Aanleiding: vier ontwikkelingen	11
Gereed komen van nieuwe infrastructuur	11
Betere verdeling treinreizigers over de stad	11
Doorzettende ontwikkeling stad en regio	11
Nieuwe werkelijkheid door bezuinigingen	12
Doel	12
3. Kaders voor en scope van de Investeringsagenda OV	15
Bouwstenen	15
Scope van de Investeringsagenda OV	16
4. Analyse huidig functioneren	19
Stadsvervoer	19
Streekvervoer	19
5. Ontwerpprincipes en netwerk	23
Een gedifferentieerd product: dienstverlening én infrastructuur	23
6. Kwaliteitsverhoging Plusinfrastructuur	29
Streefwaarden	29
Potentiele maatregelen	30
Beheer en Onderhoud	31
7. Worden de doelen gehaald?	33
Aannames over de lijnvoering in 2020	33
Modeluitkomsten	34
Effecten op overig verkeer	34

8. Investeren: waar, hoe en hoeveel?	37
Proces	37
In Plusnet, R-Net en Comfortnet wordt tot 2025 € 590 mln geïnvesteerd	38
Budgetbeschikbaarheid	39
9. Investeren in doorstroming en betrouwbaarheid is rendabel	41
Kwalitatieve effecten	42
Gevoeligheidsanalyse	43
10. Op weg naar een uitvoeringsprogramma OV 2014-2015	45
Bestaande projecten met kracht doorzetten (realisatie voor 2025)	45
Scope aanpassing/uitbreiding lopende projecten (realisatie voor 2025)	46
Ontbrekende schakels Plusnet en knopen (realisatie voor 2025)	46
Mogelijke doorontwikkelingen Plusnet, realisatie na 2025	46
Integrale projecten; weg en OV als gezamenlijke opgave oppakken (realisatie voor en na 2025)	46
11. Organisatie, andere werkwijze Stadsregio en partners	49
Inleiding	49
Analyse	49
Ambitie	53
12. Vervolgproces en -acties	55
Activiteiten	55
Korte termijn acties	59
Referenties	59
Bijlagen	61



Nu al reizen er bijna 300.000 mensen vanuit de omgeving naar Amsterdam; 43% van hen reist met OV

Auto en OV reizen > 10 km enkele reis naar Amsterdam op een werkdag ('000)

	#	Aandeel
Auto	160	57%
OV	122	43%
Totaal	282	100%

Bron: Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Aandeel OV moet toenemen om groei op te vangen - voor veel meer auto's is geen plek

Inleiding: investeren in OV noodzakelijk

7

Het regionale openbaar vervoer (OV) is onmisbaar voor de bereikbaarheid van de Metropoolregio. Nu al reizen er dagelijks meer dan 130.000 mensen met het OV naar Amsterdam. Dat is 43% van het totaal aantal dagelijkse verplaatsingen. Naar verwachting blijft de regio groeien en daarmee groeit ook het aantal verplaatsingen. Indien deze groei niet grotendeels door het OV kan worden opgevangen, zal deze ontwikkeling tot problemen op het regionaal en lokaal wegennet leiden; toenemende kans op files en hogere parkeerdruk. Investeren in het OV is dus tevens van belang om daarmee de doorstroming voor de auto te verbeteren.

Openbaar vervoer is een noodzakelijke bouwsteen voor een economisch gezonde en duurzame regio. Daarnaast bieden hoogwaardige OV-trajecten een ideale voedingsbodem om de ruimtelijke opgaven te structureren. Goede voorbeelden hiervan zijn Amsterdam Zuid, Schiphol en de metro-infrastructuur in Amsterdam, die de basis vormen voor grootschalige werken onderwijslocaties.

Naast kansen voor het OV zijn er echter ook bedreigingen. De grootste bedreiging is wel de bezuiniging op de BDU-budgetten voor verkeer en vervoer door de rijksoverheid. Om toekomstige kansen te benutten en bedreigingen het hoofd te kunnen bieden dient fundamenteel in de kwaliteit van het OV geïnvesteerd te worden om dat aantrekkelijker te maken en automobilisten te verleiden om van het OV gebruik te maken.

Deze Investeringsagenda OV concentreert zich qua thema's en projecten op de periode 2014-2025. Daarnaast wordt een doorkijk gegeven naar de periode tot 2035. In de Investeringsagenda OV worden scherpe keuzes gemaakt aangaande de meest efficiënte wijze van investeren: waar, hoe en op welk moment kunnen de euro's het best worden besteed om de kwaliteit van het OV te verbeteren en de exploitatie gezonder te maken?

De plannen van de Stadsregio Amsterdam voor het regionaal OV zijn ambitieus. De komende jaren wordt er - als het aan de Stadsregio Amsterdam ligt - veel geld in het OV geïnvesteerd. De ervaring leert echter dat veel plannen moeizaam tot stand komen: er zijn veel hobbels op de weg naar realisatie. De Stadsregio Amsterdam onderkent dit gevaar en heeft daarom parallel aan deze Agenda voorstellen ontwikkeld die moeten leiden tot een snellere realisatie. De Stadsregio Amsterdam zet graag samen met de betrokken overheden een veranderingstraject in op weg naar een meer uitvoeringsgerichte organisatie. Parallel aan deze Investeringsagenda OV is een Investeringsagenda Weg opgesteld. De Investeringsagenda Weg betreft het agenderen van projecten voor het hoofdnet auto (regionale en nationale wegennet). Beide agenda's doorlopen een identiek besluitvormingstraject en zijn ook inhoudelijk op elkaar afgestemd. Er zijn acht integrale opgaven voor gelijktijdige verbetering van het wegennet en het OV-net gedefinieerd. Ook zijn vier locaties benoemd waar potentie is voor nieuwe grootschalige P+R-voorzieningen.

Begin 2014 zal de Stadsregio starten met het opstellen van een Investeringsagenda Fiets.

Verantwoording en consultatie

8

Een concept van de Investeringsagenda OV is in de periode december 2012 – juni 2013 onder verantwoordelijkheid van de Stadsregio Amsterdam opgesteld door een projectgroep waarin ook dIVV Amsterdam was vertegenwoordigd. Tussentijds is veelvuldig afgestemd met het GVB en met de werkgroep Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het opstellen van de concept Investeringsagenda OV is begeleid door een begeleidingsgroep waarin dezelfde partijen waren vertegenwoordigd.

Inhoudelijk hebben de bureaus Goudappel Coffeng, APPM en TransTec ondersteund bij de vervoersprognoses en het opstellen van de infrastructurele maatregelen. De maatschappelijke kostenbatenanalyse is uitgevoerd door het bureau Ecorys.

Na afronding van het concept is een bestuurlijke consultatie gestart. In de voorliggende definitieve versie van de Investeringsagenda OV zijn de reacties van de consultatie verwerkt.

Voor de leesbaarheid is er voor gekozen dit hoofdrapport beknopt te houden. De geïnteresseerde lezer vindt verdere details in de bijlagen die bij dit hoofdrapport zijn gevoegd.

Status van de Investeringsagenda OV

Middels de Investeringsagenda OV worden de ambities van de Stadsregio Amsterdam met betrekking tot het stedelijk en regionaal OV vastgelegd. Deze ambities zijn vertaald in een netwerk van Plus- en R-Net-trajecten. Met name op deze trajecten wil de Stadsregio Amsterdam investeren in vergroten van de kwaliteit en het wegnemen van vertragingen en stremmingen van het OV. Hierdoor zal de reistijd per OV voor de reiziger verbeteren, de betrouwbaarheid toenemen en de exploitatiesubsidie vermindern. Meer reizigers voor minder geld vervoeren; dat is het ultieme doel, zodat het OV in de toekomst daadwerkelijk kan bijdragen aan de economische ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam.

Met deze Investeringsagenda OV legt de Stadsregio Amsterdam haar ambities met betrekking tot de OV-infrastructuur vast, maar treedt de Stadsregio Amsterdam natuurlijk niet in de besluitvormingsverantwoordelijkheden van de wegbeheerders en eigenaren van de infrastructuur. De uiteindelijke besluitvorming over de uitvoering en aanleg van OV-infrastructuurprojecten blijft voorbehouden aan de gemeenteraden.

Vervolgproces

Na vaststelling van de Investeringsagenda OV door de regioraad zal de agenda samen met de partners verder worden uitgewerkt tot een uitvoeringsprogramma OV 2014-2025. In dit uitvoeringsprogramma wordt de volgorde aangegeven waarin de projecten uitgevoerd dienen te worden. Vervolgens zullen de projecten de reguliere planfaseringen van Verkenning, Planstudie en Planuitwerking doorlopen. Bij verdere uitwerkingen zullen zoals gebruikelijk alle relevante partijen worden betrokken.

De Investeringsagenda OV vormt de basis voor het Uitvoeringsprogramma (UVP) van de Stadsregio. Middels het UVP wordt in samenhang met de andere modaliteiten het investeringsvolume en de budgetreserveringen vastgelegd. Dit zal voor het eerst gebeuren in het UVP 2015 dat in december 2014 aan de regioraad zal worden voorgelegd.

De Investeringsagenda OV zal ook na de vaststelling door de Regioraad niet in beton gegoten zijn, maar meebewegen met ontwikkelingen. De Investeringsagenda OV is opgesteld met het beeld van de toekomst zoals we dat in 2013 kennen. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen zullen ongetwijfeld anders lopen dan nu wordt verondersteld. In de jaarlijkse actualisatie van het Uitvoeringsprogramma (UVP) van de Stadsregio Amsterdam worden de gevolgen van deze ontwikkelingen voor trajecten en projecten meegenomen.

Het slagen van de in de Investeringsagenda geschetste ambitie om tot beter OV tegen lagere kosten te komen, hangt in belangrijke mate af van de steun van de bij de Investeringsagenda OV betrokken partners. We zijn dan ook blij met de steun die de partijen via hun reactie in de consultatiefase hebben uitgesproken. De Stadsregio werkt samen met de partners deze plannen graag verder uit, omdat deze in belang zijn van iedere inwoner en bezoeker van de regio Amsterdam: het in stand houden van een uitstekend openbaar vervoer systeem.

Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit twee delen. In deel A worden aanleiding, doel, analyses, potentieel maatregelenpakket en het effect behandeld. In deel B worden de investeringen uitgewerkt, wordt het maatschappelijk rendement van de investeringen bepaald en worden de beoogde investeringen nader omschreven. In deel B worden tevens voorstellen gedaan voor de organisatie van de projectuitvoering en het vervolgproces.

De projectoverzichten zijn opgenomen in de bijlagen.



Aanleiding en doel

2

Deel A. Analyse en Effecten

In dit deel van het rapport worden de aanleiding en het doel van de Investeringsagenda OV beschreven. Aangegeven wordt welke principes zijn gehanteerd om tot een nieuw infrastructuurnetwerk voor het OV te komen.

Aanleiding: vier ontwikkelingen

Er zijn vier ontwikkelingen geïnventariseerd die aanleiding vormen om in het regionale OV te investeren. Dit zijn:

- Het gereed komen van nieuwe infrastructuur zoals de Noord/Zuidlijn en Zuidasdok.
- De wens om de toeloop naar de stad beter te verdelen over de verschillende OV-knooppunten.
- De doorzettende ontwikkeling stad en regio.
- De bezuinigingen op overheidsbudgetten.

Gereed komen van nieuwe infrastructuur

In 2017 wordt de N/Z-lijn in gebruik genomen. Zoals het er nu naar uitziet komt vóór 2022 het grootste deel van de OV-Terminal Zuidasdok en de aansluiting van de Amstelveenlijn gereed. Beide investeringen hebben gevolgen voor het OV. Zo moet de Zuidas goed op het onderliggende OV-net aangesloten worden en daar is wellicht nieuwe infrastructuur

voor nodig. De nieuwe metrolijn gaat gepaard met wijzigingen van het bovengrondse lijnennet van bus en tram en heeft daarmee consequenties voor het gebruik van de OV-infrastructuur.

Betere verdeling treinreizigers over de stad

Uit een recent uitgevoerde analyse (BB-ROVA, Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam (1) is gebleken dat de kwaliteit van het OV en de bereikbaarheid van de regio kan verbeteren als wordt ingezet op een betere treinbediening van een zestal stations. Per saldo kunnen treinreizigers dan sneller op hun bestemming zijn. Het onderliggend stedelijk en regionaal OV-net van bus, tram en metro dient hier op in te spelen.

Doorzettende ontwikkeling stad en regio

De regio Amsterdam blijft ondanks de economische crisis groeien, de laatste vier jaar met circa 10.000 inwoners per jaar. Eind 2012 verwelkomde de stad haar 800.000ste inwoner. De Amsterdamse Structuurvisie gaat uit van een behoefte aan 70.000 extra woningen in de stad tot 2040 en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt rekening gehouden met 300.000 extra te bouwen woningen. De werkgelegenheid groeit naar verwachting op termijn zelfs sterker dan de beroepsbevolking. Dit betekent meer inkomende pendel. Verder kent Amsterdam een sterke groei van het internationaal toerisme. Ook het aantal bezoekers neemt toe als gevolg

van een groeiend aantal evenementen en (her)openingen van musea. Het Amsterdamse OV moet steeds beter worden ingericht op al deze forensen en bezoekers van buiten.

12

Bezien we de ontwikkelingen in de regio voor de middellange termijn, dan kan vastgesteld worden dat de noordelijke regio uitgegroeid is; daar is fysiek ook nauwelijks ruimte voor uitbreiding. De groei in de oostelijke regio is wel voorzien, maar erg onzeker want dit is bijna geheel gekoppeld aan de plannen van Almere. De groei in de zuidelijke regio wordt grotendeels veroorzaakt door Schiphol. De woningbouwplannen in Haarlemmermeer zijn voorlopig getemporeerd, maar kunnen op termijn weer nodig blijken.

De ruimtelijke ontwikkelingen profiteren van goed OV. Sterker, OV vormt in een aantal gevallen zelfs een noodzakelijke voorwaarde voor deze ontwikkelingen (zie onder meer de gebiedsagenda (2)).

Nieuwe werkelijkheid door bezuinigingen

Het Rijk gaat structureel minder geld beschikbaar stellen voor de brede doeluitkering (BDU) waaruit de investeringen voor het OV grotendeels betaald worden. De BDU is - naast de reizigersopbrengsten - een belangrijke financieringsbron voor het dekken van de exploitatiekosten van het OV. Vanaf 2011 is de BDU met ca. 10% gekort door vier verschillende - elkaar versterkende - bezuinigingsmaatregelen. De komende jaren wordt verder bezuinigd tot naar verwachting € 80 - 85 mln. per jaar. Ook de kosten van beheer en onderhoud (B&O) van OV-infrastructuur leiden door de dalende bijdragen van Rijk naar gemeenten (Gemeentefonds) tot zorgen.

De investeringen in OV-infrastructuur dienen daarom per saldo bij te dragen aan een daling van de exploitatie- en B&O-uitgaven voor OV-in-

frastructuur. De twee laatst genoemde ontwikkelingen versterken elkaar in negatieve zin: enerzijds worden de komende tijd meer OV-reizigers verwacht, anderzijds nemen de financiële bijdragen voor het OV verder af. Om uit deze klem te komen is het absoluut noodzakelijk dat gestuurd gaat worden op het verlagen van de exploitatiekosten en subsidie per reiziger en op efficiënt beheer van de OV-infrastructuur. Gebeurt dit niet dan kunnen de bezuinigingen op de BDU alleen worden opgevangen door te snijden in het voorzieningenniveau van het OV: minder metro's, trams en bussen op straat.

Doel

De bovenbeschreven ontwikkelingen leiden voor de regio tot een groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en daarmee tot een groei van het aantal verplaatsingen. Hiervan profiteert ook het OV: verwacht wordt dat het OV tussen 2012 en 2020 ten gevolge van deze ontwikkelingen autonoom met 20% groeit. Dit is enerzijds positief nieuws maar anderzijds ook een lastige opgave: bij een minder dan kostendekkende exploitatie, zoals nu het geval is, leidt iedere extra reiziger tot een groter exploitatietekort en tot een hogere subsidie.

De Stadsregio kiest er bewust voor om te investeren in de kwaliteit van het openbaar vervoer om daarmee onder meer de BB-ROVA knopen te versterken en de exploitatie efficiënter te maken. Hiermee kiest de Stadsregio ervoor om de door het Rijk opgelegde bezuinigingen niet op te vangen door in het voorzieningenniveau te gaan snijden, maar door het treffen van maatregelen die zijn gericht op het verkorten van de reistijd en het betrouwbaarder maken van de uitvoering van de dienstregeling. Door de voorgenomen investeringen wordt de doorstroming voor tram en

bus bevordert. Daardoor neemt de kwaliteit voor de reiziger toe, zullen de kosten van de exploitatie dalen en de inkomsten stijgen. Het positief saldo van deze ontwikkeling kan daarna worden aangewend voor het op peil houden van het voorzieningenniveau.

Ook het aantal verplaatsingen per auto van, naar en in de regio zal groeien. Vanwege de schaarse ruimte zal dit -zeker binnen de gemeente Amsterdam- tot problemen leiden. Het OV-systeem moet voor deze groep zó aantrekkelijk worden gemaakt dat een deel van deze (potentiële) automobilisten wordt verleid om naar het OV over te stappen.

De investeringen in het OV dragen daarmee bij aan een verbeterde bereikbaarheid van de metropoolregio, een betere interactie en samenhang met de trein en een efficiënter ruimtegebruik.

Het doel van de Investeringsagenda OV is daarmee geformuleerd als 'Middels gerichte investeringen Meer reizigers met een betere Kwaliteit vervoeren tegen Minder Kosten', kortweg: 'Meer voor Minder'.

Om dit doel te bereiken worden in deze Investeringsagenda OV netwerkverbeteringen ontwikkeld. Voordat daar op wordt ingegaan worden eerst de kaders en de scope van de Investeringsagenda OV beschreven.



... THAT THEY COULD BE DEWITTLED AND TRANSFORMED

... AND TO ADD, RENOVATED THE

... CHOICE BETWEEN UPGRADING THE HANG

Kaders en scope van de Investeringsagenda OV

Bouwstenen

De Investeringsagenda OV is gebaseerd op vier belangrijke onderleggers:

- Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA)
- Plan22
- Beter Bereikbaar Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam (BB-ROVA)
- R-Net

Op ieder van deze onderleggers wordt kort ingegaan.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA)

In de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (5) wordt de visie van de gemeente Amsterdam op de mobiliteit in de stad gegeven in de periode tot 2025. De MAA betreft alle modaliteiten (voetganger, fiets, auto en OV). De MAA is op 13 juni door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld.



De MAA geeft aan dat in de stad de fiets het meest kostenefficiënte vervoermiddel voor de korte afstand is. Ook geeft de MAA aan dat het openbaar vervoer ruimte-efficiënt is op de langere stadsregionale verplaatsingen naar de economische kerngebieden. Juist op deze relaties moet versterking van het openbaar vervoer plaatsvinden. Om dit te bereiken ziet de MAA mogelijkheden in het aanwijzen van plustrajecten waar prioriteit wordt gegeven aan het OV met als doel kortere reistijden op langere stedelijke verplaatsingen.

Plan22

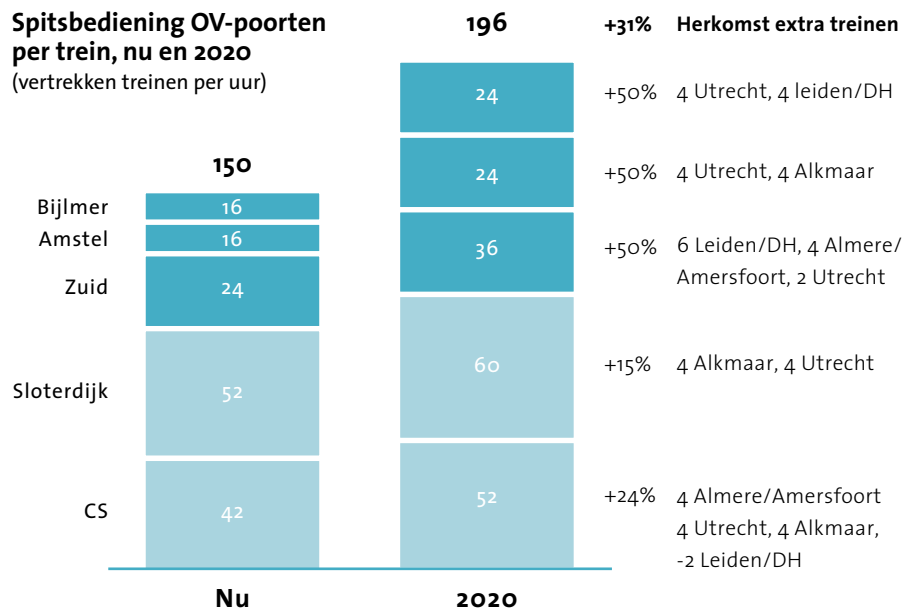
Plan22 (6) geeft de visie van de Stadsregio op het Amsterdamse OV weer. Deze visie beschrijft een toekomstbeeld voor het OV-infrastructuur netwerk van de stad. Plan22 is volledig afgestemd op de MAA. Het in de MAA gehanteerde onderscheid tussen Plustrajecten en Comforttrajecten wordt ook in Plan22 gehanteerd.

Beter Bereikbaar Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam (BB-ROVA)

De BB-ROVA-studie (1) doet voorstellen om het OV vanuit de regio naar economische kerngebieden te verbeteren. Het accent van BB-ROVA ligt op de spoorse kant (trein), maar BB-ROVA geeft ook aan hoe aansluitingen van trein op het onderliggend OV van bus, tram en metro aangepast dienen te worden.

Spitsbediening OV-poorten per trein, nu en 2020

(vertrekken treinen per uur)



Voor het regionaal openbaar vervoer betekent dit dat de reizigersstromen evenwichtiger over de zes grote OV-poorten moeten worden verdeeld (Schiphol, Zuid, Centraal, Amstel, Bijlmer ArenA, Sloterdijk).

Reizigers moeten vooral in de spits van daar uit sneller en directer naar hun bestemming worden gebracht. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio heeft er op 6 december 2012 mee ingestemd dat de principes van BB-ROVA als uitgangspunt voor de plannen van de Stadsregio Amsterdam gehanteerd worden.

R-Net

R-net (3) is gestart in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en is voortgekomen uit de regionale bereikbaarheidsagenda die door de overheden bin-

nen de MRA gezamenlijk is opgesteld. R-net heeft dan ook de focus op de bereikbaarheidsfunctie. R-net heeft een eigen productformule, waarmee het concessiegrensoverschrijdende karakter van R-net wordt onderstreept.

Op 25 november 2010 is door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio ingestemd met het invoeren van de productformule R-net voor het HOV op de stadsregionale lijnen van de Metropoolregio, onder de voorwaarde dat de andere partijen binnen de Randstad ook tot een positieve besluitvorming komen. Dit is nadien ook daadwerkelijk gebeurd, zodat binnen de Stadsregio Amsterdam vanaf dat moment de weg vrij kwam voor implementatie van R-net.

Invoering van de productformule in de Stadsregio heeft eerst plaatsgevonden op 31 regionale buslijnen. En wordt op het totale netwerk van reeds bestaande en nog beoogde R-net-lijnen hard gewerkt aan het verder verbeteren van de snelheid en betrouwbaarheid, door aanleg van infrastructuur. De eerste resultaten van R-net - in termen van reizigersgroei - zijn boven verwachting.

Scope van de Investeringsagenda OV

In deze paragraaf wordt aangegeven wat de Investeringsagenda OV wel en niet is.

Structurerend: zichtjaren 2025 en 2035

De Investeringsagenda OV is een agenda in de ware zin des woords: het doel is om OV-infrastructuur gerelateerde vraagstukken en thema's op de ambtelijke en bestuurlijke agenda te zetten. De Investeringsagenda is gericht op de middellange termijn (2025) en geeft een doorkijk naar de lange



termijn (2035). De agenda volgt de ruimtelijke ontwikkelingen die in deze twee zichtjaren zijn voorzien. Daarmee vormt de Investeringsagenda als het ware het infrastructurele sluitstuk van de ruimtelijke opgaven.

De Investeringsagenda is niet opgesteld als vervanger van Verkenningen en Planstudies. Deze Investeringsagenda OV bevat in bijlage 1 een overzicht van de opgave per traject. Deze investeringstrajecten zullen samen met de partners in vervolgstappen verder uitgewerkt worden. De Investeringsagenda is structurerend voor het werk van de Stadsregio en haar partners omdat ze via het Plusnet en R-Net de trajecten aangeeft waarop bij voor-

keur geïnvesteerd dient te worden. Op basis van deze Investeringsagenda wil de Stadsregio graag de gesprekken met de wegbeheerders, vervoerders en andere partners aangaan over de OV-investeringen voor de komende jaren.

Gericht op uitvoering

De Investeringsagenda OV is duidelijk op de uitvoering gericht. Investeren in het bekorten van de reistijd en het vergroten van betrouwbaarheid en kwaliteit van het OV is absoluut nodig om niet in de spagaat van groeiende reizigersaantallen en dalende subsidies te komen (zie hoofdstuk 2). De Stadsregio is zich ervan bewust dat deze op uitvoering gerichte ambitie ook iets betekent voor haar eigen werkwijze en organisatie en voor de samenwerking met haar partners. De Stadsregio wil vanuit een heldere taakverdeling de samenwerking met partners oppakken. In hoofdstuk 11 wordt concreet op de voorstellen die de Stadsregio Amsterdam hierin doet ingegaan.

Inhoudelijk op de 'binnenkant' gericht

De Investeringsagenda OV richt zich qua projecten nadrukkelijk op de 'binnenkant' van het OV-systeem. Hiermee wordt bedoeld dat het uitsluitend om projecten in het domein van stads- en streekvervoer gaat. Dit is het domein waar de regio een eigen verantwoordelijkheid voor draagt. Zoals reeds vermeld agendeert deze Investeringsagenda OV geen spoorse zaken. Wel is het zo dat de regio met deze Investeringsagenda een krachtig signaal afgeeft naar de spoorsector (NS, ProRail en I&M) dat ook zij hun verantwoordelijkheid voor de 'buitenkant' serieus nemen. De (vervoers)keten is immers zo sterk als haar zwakste schakel. De Stadsregio heeft de wens om intensief bij deze spoorse dossiers betrokken te blijven.



Analyse huidig functioneren

4

In dit hoofdstuk wordt het huidige functioneren en de toekomstvastheid van het stads- en streeknet geanalyseerd.

Stadsvervoer

In Plan22 (6) is het netwerk en de kwaliteit van het Amsterdamse OV geanalyseerd. Uit deze analyse komt naar voren dat het huidige tram- en busnetwerk onvoldoende in staat is de toekomstige uitdagingen aan te gaan. De beschikbare infrastructuur is in een aantal gevallen niet aangepast aan ruimtelijke ontwikkelingen. Vooral de historisch gegroeide opbouw van het tramnet kost te veel geld. In het net werken negatieve, elkaar versterkende factoren op elkaar in:

- De voor tram en bus beschikbare infrastructuur laat in veel gevallen geen korte en betrouwbare reistijden toe. Dit is onder andere het gevolg van verstoring door ander verkeer. Personeel en voertuigen zijn dus relatief lang bezig om een vervoersprestatie te leveren. Dit kost extra geld.
- De tram heeft veel tijd nodig om te halteren, onder meer als gevolg van de huidige organisatie van kaartverkoop en -controle
- Het Amsterdamse openbaar vervoer is historisch gericht op korte, lokale verplaatsingen, waardoor het onbedoeld concurreert met de fiets.

Streekvervoer

De streeklijnen zijn grotendeels gericht op het verbinden van kernen in de regio met Amsterdam. Deze verbindende lijnen komen op logische rou-



tes de stad binnen. Anders dan in de stad zelf zijn er voor de verbindende streeklijnen nauwelijks route-alternatieven. In het streeknet is daarnaast al een duidelijke hiërarchie tussen snelle verbindende en meer ontsluitende lijnen herkenbaar. De verbindende streeklijnen zijn opgenomen in R-Net. Mede door de netstructuur is de hinder van het overig verkeer in de streek minder dan in de stad, waardoor daar hogere snelheden mogelijk zijn (variërend van 20 km/uur voor de minst snelle R-net-verbindingen tot 40 km/

uur voor de snelste verbindingen). Hierdoor kan het streekvervoer in onze regio nu al op efficiënte wijze worden geëxploiteerd. Dit wordt zichtbaar in een jaarlijks dalende overheidsbijdrage per reizigerskilometer.

20

Uit analyses uitgevoerd door APPM (7) blijkt dat naar mening van alle betrokkenen het uitvoeren van R-Net-projecten die reeds in de pijplijn zitten zoals de HOV-Ag, de Westtangent, de Zuidtangent-oost, de Zaancorridor en investeringen in de Waterlandlijnen, positief zullen bijdragen aan de kwaliteit, snelheid en efficiency van het streekvervoer. De trajecten en projecten van R-Net krijgen de steun van betrokkenen.

De analyses van APPM laten ook zien dat met relatief geringe aanpassingen reeds op korte termijn verdere optimalisaties mogelijk zijn die tot snelheids- en betrouwbaarheidswinst leiden. De Stadsregio is van plan dit Quick Wins-pakket samen met de wegbeheerders met voorrang tot uitvoering te brengen.

Samengevat leidt deze analyse tot de constatering dat zowel in het stad- als streeknet investeringen die zijn gericht op het wegnemen van onnodige vertragingen en stremmingen en het vergroten van de betrouwbaarheid zullen leiden tot meer efficiency en kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV vergroten. Daarnaast is geconstateerd dat de inspanningen die gepleegd moeten worden om het Amsterdamse net op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen, waarschijnlijk groter zullen zijn dan die op het streeknet.



WTC AMSTERDAM

- ← Toren H
Zuidplein 12 - 218
- ← Toren I - Nautadutikh
Strawinskyaan 1999
- Torens A I/m G
Strawinskyaan 1 tm/1755



THE INCREDIBLE
BUSINESS DEALS
OF
DUTCH & SWI



Ontwerpprincipes en netwerk

5

Een gedifferentieerd product: dienstverlening én infrastructuur

Uit de in hoofdstuk 4 beschreven analyse is gebleken dat vooral het stedelijke OV (met name het Amsterdamse tramnetwerk) een verbeteringslag nodig heeft die moet resulteren in kortere reistijden en hogere betrouwbaarheid. Het belangrijkste ontwerpprincipe dat wij willen hanteren is differentiatie. Door het aanbrengen van een sterker onderscheid in typen trajecten is het gelukt om een net te maken dat de nieuwe uitdagingen ('Meer voor Minder') het hoofd kan bieden. Differentiatie uit zich zowel in de infrastructuur als in de vervoerproducten door een onderscheid tussen Plus- en Comforttrajecten.

Definities

Plusnet: grofmazig net van hoogwaardige OV-infrastructuur in de gemeente Amsterdam, primair gericht op bekorten reistijd en vergroten betrouwbaarheid.

R-Net: grofmazig net van hoogwaardige OV-infrastructuur in de gemeenten buiten Amsterdam, primair gericht op bekorten reistijd en vergroten betrouwbaarheid

Comfortnet: fijnmazig net van onderliggende OV-infrastructuur in Amsterdam en de regio, primair gericht op vergroten betrouwbaarheid.

In een aantal ontwerpessies is met diVV, Dienst Metro (DM) en het GVB een geoptimaliseerd netontwerp voor Amsterdam gemaakt. Uit de gesprekken van APPM met betrokkenen in de regio is een herbevestiging gekomen van de regionale R-Net-trajecten. Deze trajecten vormen nu al een grofmazig hoogwaardig infrastructuur netwerk (zie 7). R-Net biedt voor de streek dus een solide investeringsbasis.

Hoofdprincipes Plusnet/R-Net

Plusnet/R-Net heeft de volgende eigenschappen:

- Verbindt de belangrijkste (economische) herkomsten en bestemmingen.
- Is gericht op de verbindingen met en tussen de BB-ROVA knopen Sloterdijk, Zuid, Amstel, Bijlmer, CS en Schiphol.
- Is gericht op de wat langere afstanden in het zakelijk en woon-werk verkeer (> 5 km).
- Topprioriteit: reistijdverlaging en betrouwbaarheidverhoging.
- Grote maaswijdte: beperkt aantal doorstroomroutes, zeker in de oude binnenstad van Amsterdam.
- In het Amsterdamse is het metronetwerk (inclusief de Noord/Zuidlijn drager. Met het metrosysteem kunnen grote aantallen reizigers snel en goedkoop vervoerd worden.
- Verplaatsingspatronen worden steeds diffuser (zie ter illustratie onderstaande figuur waarop alle OV-bestemmingen met herkomst Osdorp zijn weergegeven). Het OV-systeem kan deze diffuse stromen steeds

minder met rechtstreekse lijnen faciliteren. Het nieuwe netontwerp speelt hier op in door het inrichten van hoogwaardige knopen en overstappunten.

- In het ontwerp vormen overstapringen (binnenring, metroring, bustangenten) belangrijke schakels.
- Radiale streekbussen takken in de nieuwe situatie zo veel mogelijk aan op randen van Amsterdam. Er is daarom geen noodzaak om binnen de ring A-10 specifieke streekbus Plusinfrastructuur ter beschikking te hebben.

Hoofdprincipes Comfortnet

Het Comfortnet is het net dat onder het Plusnet ligt en de haarvaten van stad en regio bedient. Het Comfortnet is veel meer dan het Plusnet gericht op het ontsluiten van woon- en werkgebieden. Ook de toerist voelt zich op het Comfortnet thuis. Prioriteit bij de Comfortinfrastructuur is dat deze niet zozeer wordt ingericht op verkorten van de reistijd, maar veel meer op betrouwbaarheid.

De ambitie van de Stadsregio om tot beter OV tegen lagere kosten te komen wordt in belangrijke mate gerealiseerd via het Plusnet door de verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Daarom ligt de nadruk in de Investeringsagenda op investeringen in de infrastructuur van het Plusnet en op cruciale niet-infrastructurele maatregelen zoals het versnellen van het halteringsproces. Daarnaast zijn er ook op het Comfortnet mogelijkheden om de doorstroming van tram en bus te verbeteren en op deze wijze bij te dragen aan de ambitie van de Stadsregio. De Stadsregio heeft daarom in de Investeringsagenda

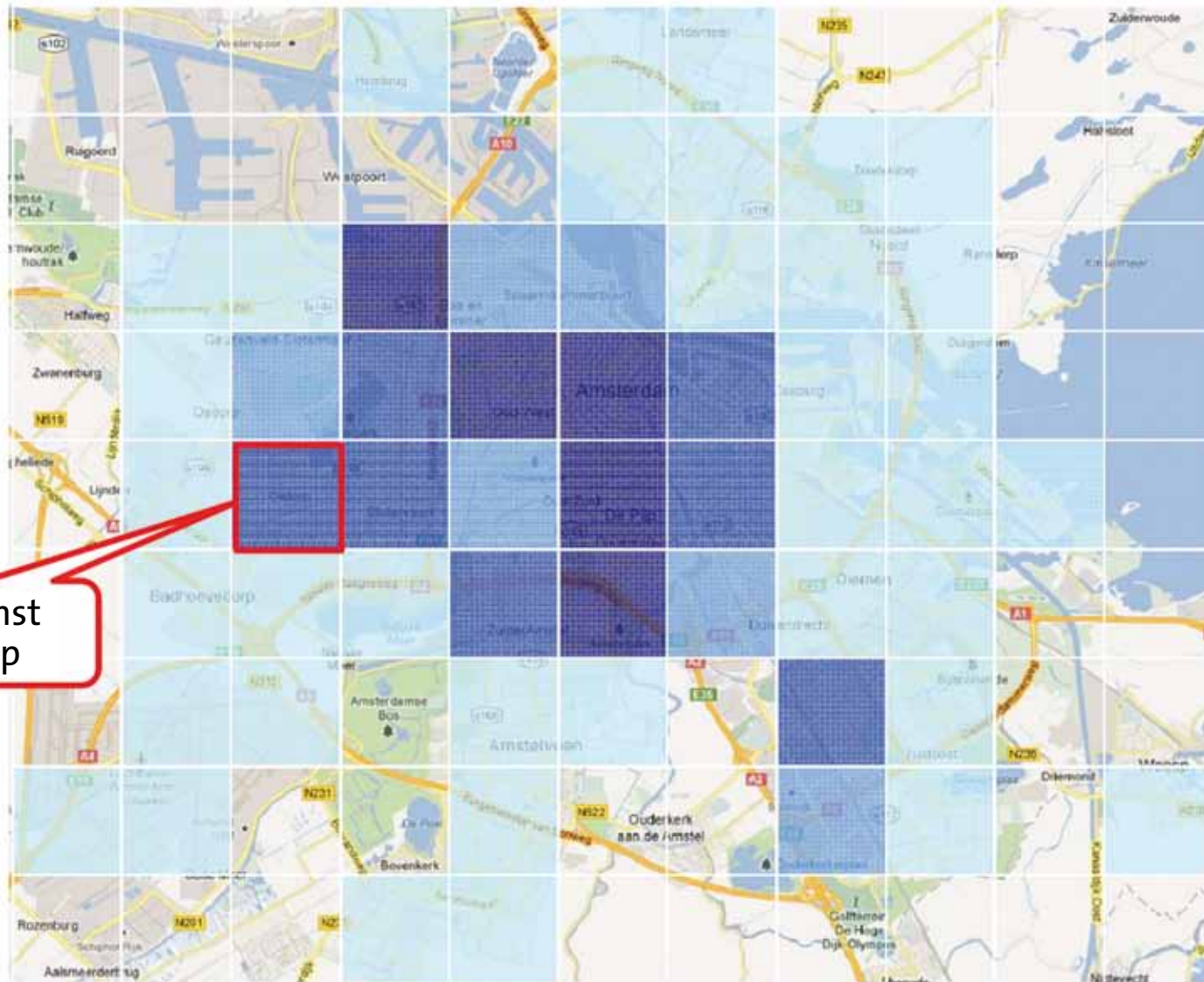
ook een bedrag opgenomen voor verbeteringen aan de infrastructuur van het Comfortnet.

Ontwerpprincipes Plusnettrajecten

Bij het ontwerp van Plusnettrajecten zijn keuzes gemaakt. Het Plusnet is een grofmazig netwerk dat ingericht is op wegnemen van vertragingen en stremmingen en het verhogen van de betrouwbaarheid. Lang niet alle wegen en railtrajecten komen hiervoor in aanmerking. Bij de keuzes voor de trajecten is goed naar de ruimtelijke structuur van de regio gekeken.

Voor de streeklijnen die vanuit de regio de stad binnenkomen ligt de trajectkeuze voor de hand. Deze R-Nettrajecten vallen samen met de hoofdroutes voor de auto. Uit de analyse voor de streek is een herbevestiging naar voren gekomen van de routes die reeds in R-Net zijn opgenomen (3). Investerings in reistijdbekorting en betrouwbaarheid dienen op deze R-Net routes geconcentreerd te worden.

Categorie naar aantal uitstappers	Aandeel categorie in totaal
400+	37%
250 - 400	37%
100 - 250	13%
< 100	13%



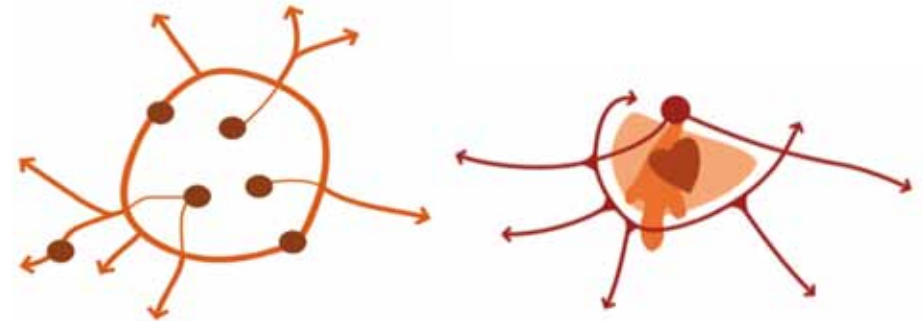
Herkomst
Osdorp

Reizigersbestemmingen steeds meer gespreid, waardoor prettig overstappen belangrijker wordt (reizigersbestemmingen vanuit Osdorp met chipcardgegevens, bron: SDP)

Voor het Amsterdamse net ligt het minder eenvoudig: daar zijn vaak meerdere trajecten mogelijk en moet rekening worden gehouden met beperkingen zoals het straatprofiel en 'concurrerende ruimtebehoefte van andere verkeers- en verblijfsfuncties. Bij de keuze voor Plusroutes in Amsterdam is selectiviteit het bovenliggend criterium geweest. Zeker in de dichtbevolkte oude stad is weinig ruimte om alle functies af te wikkelen. Dit heeft tot een ontwerp geleid waarin de metro als ruggengraat wordt aangevuld met een beperkt aantal tramtrajecten in de stad en een aantal sterke busradialen in de ring daar omheen. De inprikkers in het centrum van Amsterdam zijn beperkt tot de routes over Rozengracht/Raadhuisstraat/NieuweZijds, Haarlemmerhouttuinen en Prins Hendrikkade.

Het Plusnet is een geoptimaliseerd net. Het bedient alle economisch relevante bestemmingen in de regio. De voorgestelde trajecten zijn het resultaat van een optimalisatieproces waarbij vanuit de verschillende windrichtingen meerdere trajecten zijn afgewogen op hun geschiktheid om als Plusnettraject te dienen. Bij de afweging tussen trajectalternatieven heeft de mate waarin in de praktijk infrastructurele maatregelen getroffen kunnen worden een grote rol gespeeld. Ieder schakel in dit net is essentieel. Het is een netwerk in de ware zin des woords: schakels versterken elkaar. Het weghalen van schakels is alleen mogelijk als daar alternatieve schakels met dezelfde functionaliteit en kwaliteit als de oorspronkelijke schakels voor terug komen.

Het Plusnet voor Amsterdam komt geheel overeen met het Plusnet zoals dat in de MAA (5) is opgenomen. In bijlage 2 is het complete Plusnet voor stad en streek weergegeven. Op deze kaart worden de gehanteerde ontwerpprincipes zichtbaar. De groene lijnen geven de R-Net trajecten en



Principe rand: bustangenten vormen buitenring met aantakkingen op 6 OV-poorten (BB-ROVA-knopen)

Principe binnenstand: selectief met Plusnet, want verblijfskwaliteit is leidend

Plustrajecten binnen Amsterdam aan waarop bussen rijden. Deze hoogwaardige bustrajecten vormen deels een radiale, deels ook een tangent- of ringstructuur. In oranje is de metro-infrastructuur aangeduid. De metro draagt de OV-structuur in de oostelijke en zuidelijke stadsdelen van Amsterdam. In de (nieuw) westelijke stadsdelen is deze toekomstige dragende rol weggelegd voor de tram: de reden waarom daar de rode tram-Plusinfrastructuur domineert.

Ten aanzien van de stations van NS merken we op dat de Investeringsagenda OV weliswaar niet over spoorprojecten en lijnvoering voor de trein gaat, maar de Stadsregio onderkent wel de samenhang tussen het Plusnet voor bus, tram en metro en het spoornet. De Stadsregio zal samen met de regionale partijen het gesprek blijven voeren met de spoorpartijen NS en ProRail.

Investeringstrajecten

In figuur 1 zijn de specifieke trajecten weergegeven waarop de Stadsregio bij voorkeur in kwaliteitsverhoging van het OV wil investeren. Deze trajecten vormen onderdeel van het Plusnetwerk OV. Gezien de urgentie van de opgave ligt het accent van de investeringen op de periode tot 2025: bij voorkeur dienen de kwaliteitsverbeteringen voor 2025 te zijn gerealiseerd. De categorie kleine generieke maatregelen is niet op het kaartbeeld zichtbaar. Ook zijn op het kaartbeeld de trajecten niet weergegeven die momenteel in uitvoering zijn of die reeds financieel verplicht zijn. Deze trajecten zijn wel opgenomen in bijlage 3.

De trajecten die de status 'mogelijke doorontwikkeling Plusnet na 2025' hebben, vormen naar mening van de Stadsregio op termijn een logische en limitatieve uitbreiding van het Plusnet. Het zijn indicatieve trajecten waarvoor de periode na 2025 een zoekopgave ligt. Nut en noodzaak van investeren in deze (gestippelde) trajecten is vaak afhankelijk van verdergaande ruimtelijke ontwikkelingen zoals die in de Haarlemmermeer, op het Science Park, op IJburg of in Almere. Studies naar deze trajecten worden opgepakt op het moment dat de (ruimtelijke) ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

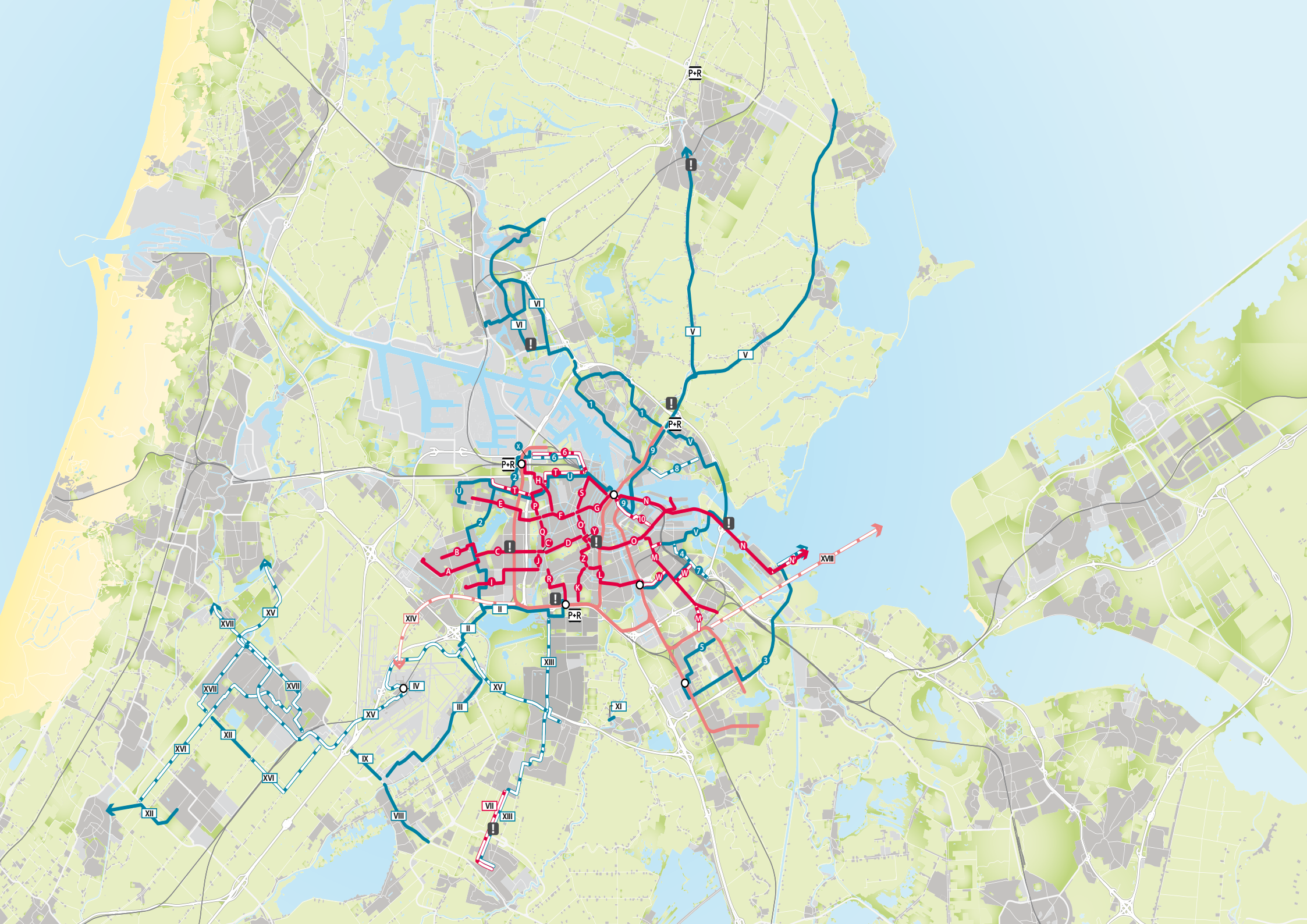
In een aantal gevallen heeft deze mogelijke doorgroei consequenties voor een project dat voor de periode tot 2025 op de rol staat. Zo is in eerste instantie voor de verbinding tussen het Amstelstation en Science Park in Amsterdam de projectscope gedefinieerd als HOV-bustraject, maar omdat op termijn mogelijk doorgroei naar Tramplustraject opportuun is, dient hiermee in het ontwerp rekening te worden gehouden.

Met een **I** zijn acht locaties aangegeven waarvoor een integrale opgave weg/OV geldt. Deze locaties kennen een samenloop met het regionaal hoofdnet auto uit de Investeringsagenda Weg van de Stadsregio (9). Dit type locaties vergt een gezamenlijke aanpak en maakt win-win-situaties mogelijk. Een goed voorbeeld van zo'n type project vormt het trajectdeel Surinameplein-Overtoomsesluis in Amsterdam. Dit is een druk traject voor zowel OV, auto als fiets. Er lijken hier relatief beperkte ingrepen mogelijk waarvan alle modaliteiten profijt kunnen hebben.

Naast de acht integrale opgaven op trajectniveau ziet de Stadsregio kansen voor het uitbreiden van het succesvolle P+R-beleid. Onderzocht zal worden wat de mogelijkheden zijn voor het toevoegen van vier grote P+R-terreinen op de locaties Sloterdijk, RAI/VU, Purmerend (bij de N244) en Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord.

De cijfers en letters op de kaart bij de trajecten verwijzen naar de beschrijvingen die opgenomen zijn in bijlage 1¹.

¹Om verwarring te voorkomen zijn de Romeinse cijfers I en X niet gebruikt.






Kwaliteitsverhoging Plusinfrastructuur

6




29





Figuur 1: Voorstel investeringen Plusnet voor stad en streek

Investeringstrajecten Regionaal OV-Plusnetwerk voor 2025

-  Metro
-  Plustram
-  R.net/Busplus

Mogelijke investeringen OV-Plusnetwerk trajecten na 2025

-  Metro
-  Plustram
-  R.net/Busplus

-  Spoor
-  BBROVA-knoop/OV-poort
-  Majeure nieuwe P+R terreinen
-  Integrale investeringsopgave auto/OV

Het netwerk van Plustrajecten zoals in hoofdstuk 5 beschreven, structureert toekomstige investeringen in het OV en vormt de basis voor verdere uitwerkingen. Om deze uitwerkingen te kunnen beheersen zijn de trajecten in logisch samenhangende eenheden opgeknipt. Dit zijn de projecten zoals die opgenomen zijn in bijlage 1. Een project betreft een geografisch afgebakend traject met een bepaalde scope. Om te kunnen beoordelen wat het realiteitsgehalte van de ambitie Meer voor Minder is en om indicatief te ramen hoeveel investeringen met het realiseren van de ambitie gepaard gaan is een pakket van mogelijke maatregelen ontwikkeld. De maatregelen dienen als voorbeeld en als vertrekpunt voor verdere uitwerking samen met de partners. In die verder uitwerking zal uiteraard met alle andere belangen rekening worden gehouden. Uitgangspunt bij verdere uitwerking is dat de maatregelen niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid; dat is een randvoorwaarde. Bedacht moet daarbij worden dat de maatregelen voor het OV niet in de eerste plaats zijn gericht op het verhogen van de snelheid van het OV, maar op het wegnemen van vertragingen en stremmingen, waardoor reistijd voor de reiziger zal afnemen, de betrouwbaarheid zal toenemen en de exploitatiekosten omlaag kunnen.

Streefwaarden

Van het in figuur 1 opgenomen Plusnetwerk is de huidige kwaliteit in termen van rijtijd en betrouwbaarheid geïnventariseerd. Deze huidige kwaliteit is afgezet tegen streefwaarden voor deze twee kwaliteitsindica-

toren. Als streefwaarden voor het Plusnet zijn geformuleerd:

- 20% kortere rijtijden dan in de huidige situatie. Hieruit zijn streefwaarden voor bedieningssnelheden afgeleid:
 - Centrumgebieden: 15 tot 20 km/u (nu 10 tot 15 km/u)
 - Binnen de ring Amsterdam: 20 km/u (nu 15-18 km/u)
 - Buiten de ring en op R-Net trajecten: 25 km/u of sneller indien mogelijk
- Regelmaat stadsnet is aanzienlijk beter dan in de huidige situatie.
- Regelmaat R-Net 85% vertrekt niet meer dan twee minuten te laat van een willekeurige (tijd-)halte.

Potentiële maatregelen

Afhankelijk van het 'gat' tussen de huidige kwaliteit op de trajecten en de gewenste/noodzakelijke kwaliteit kunnen verschillende typen maatregelen worden toegepast. De volgende typen maatregelen zijn denkbaar:

1. Kleinere infrastructurele maatregelen.
Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het geven van prioriteit aan het OV op bepaalde kruispunten, om het opheffen of samenvoegen van bepaalde haltes en om het concentreren van links afslaand autoverkeer over de bus-/trambaan heen op met verkeerslichten geregelde kruispunten. Ongeregeld kruisend autoverkeer wordt hiermee zo veel mogelijk voorkomen. Kruisend fietsverkeer blijft mogelijk. Uiteraard worden bij de nadere uitwerking van deze plannen de belangen van de auto en fiets gelijkwaardig meegenomen.
2. Nieuwe tram- en busbanen.
Op een beperkt aantal trajecten en locaties zijn wellicht grotere fysieke ingrepen nodig. Het kan dan gaan om het aanleggen van vrije bus- en traminfrastructuur op plekken waar dat nu nog niet het geval is. In

Amsterdam bijvoorbeeld kan het gaan om het activeren van de momenteel ongebruikte tramrails in de Haarlemmer Houttuinen, het aanleggen van tramrails op de Parnassusweg en in de Haarlemmermeerstraat (ter ontlasting van de Zeilstraat) en het aanleggen van een vrije busbaan op de Haarlemmerweg. In de streek kan het gaan om vrije infrastructuur zoals reeds voorzien in lopende studies zoals voor de Zaancorridor, de corridor HOV Ag en HOV-Waterland.

3. Knooppunten versterken.
Verknopingen binnen het OV-systeem (van trein op metro/tram en bus en metro/tram/bus onderling) en tussen het OV-systeem en het auto-systeem (P+R) worden steeds belangrijker. Dit heeft te maken met het steeds diffuser wordende verplaatsingspatroon; mensen reizen steeds minder dan vroeger uitsluitend van A naar B, maar hebben de behoefte om van A via B en C naar D te reizen. Gevolg is wel dat er iets meer overstapt moet worden. De plaatsen waar dat het beste kan noemen we knopen. Deze Investeringsagenda OV zet gericht in op het investeren in deze knopen; niet alleen om de overstap tussen de verschillende modaliteiten zo soepel mogelijk te laten verlopen, (haltesituering optimaliseren, wayfinding), maar ook door te investeren in de kwaliteit van de looproutes en openbare ruimte. Naast de BB-ROVA knopen vormen de locaties waar de Plustrajecten elkaar kruisen en waar de Plustrajecten de spoorlijnen kruisen belangrijke overstaplocaties. Hierbij gaat het in Amsterdam bijvoorbeeld om het Leidseplein, de overstap van de N/Z-lijn op de binnenring, de Ceintuurbaanring en de knoop Noord en de kruisingen van het Plusnet met de westelijke spooring. In de regio om de knoop Schiphol-Noord, Zaanstad-de Vlinder en station Hoofddorp. Daar waar het Plusnet OV en het hoofdwegennet elkaar raken ontstaan bovendien aantrekkelijke locaties voor nieuwe P+R voorzieningen (zie hoofdstuk 5).

4. Versnellen van het halteringsproces bij de tram.

Uit de analyse van het Amsterdamse tramnet is naar voren gekomen dat met name bij het halteren aanzienlijke rijtijdverliezen ontstaan. Ook leidt het halteproces tot een grote spreiding in halteertijden en dus tot onbetrouwbaarheid. Oorzaken liggen onder meer bij de vele losse kaartverkoop door bestuurders aan toeristen. Alhoewel het geen specifieke infrastructuurmaatregel betreft, wordt sterk aanbevolen om het halteren te versnellen. Welke concrete maatregelen genomen moeten worden wordt aan de vervoerder overgelaten. De Stadsregio denkt hierin graag mee. Bij het bepalen van de effecten van de maatregelen zoals die in hoofdstuk 7 worden gepresenteerd is aangenomen dat het halteringsproces is geoptimaliseerd.

5. Langer trammaterieel inzetten.

Op een aantal tramlijnen wordt in de prognoses voor 2020 een dermate grote toename van reizigers voorzien dat forse capaciteitsverhoging nodig is. Capaciteitsvergroting kan ten principale op twee manieren plaatsvinden: (1) door het verhogen van de frequentie bij gelijkblijvende capaciteit per voertuig of (2) door bij gelijkblijvende frequentie de capaciteit van de voertuigen te vergroten, i.c. langere voertuigen in te zetten. Beide capaciteitsverhogende maatregelen zijn op hun effectiviteit beoordeeld. Uit deze analyse is gebleken dat het voordeliger is om op bepaalde lijnen de capaciteit mede te vergroten door het inzetten van langere tramvoertuigen. Langere trams in een minder hoge frequentie vergen minder capaciteit op de beschikbare infrastructuur dan kortere trams in een hogere frequentie. Bovendien leidt de inzet van langere trams in een minder hoge frequentie tot lagere exploitatiekosten en een hogere betrouwbaarheid. De Stadsregio verwacht dat het verlenen van een deel van de tramhaltes tot minder inpassingsproblemen

en lagere investeringen zal leiden dan het realiseren van de ambitie van de Stadsregio met kortere trams en hogere frequenties. Nader onderzoek naar de ruimtelijke en financiële consequenties van de inzet van langer trammaterieel zal hier meer inzicht in moeten verschaffen.

Beheer en Onderhoud

De Stadsregio heeft ten aanzien van het beheer van de railinfrastructuur het standpunt dat er voorlopig geen sprake kan zijn van het opheffen/sloppen van railinfra teneinde de beheerskosten te verlagen. In de rolverdeling tussen autoriteit en vervoerder is afgesproken dat de vervoerder primair verantwoordelijk is voor de lijnvoering en de kwaliteit van het vervoer en dat de overheid verantwoordelijkheid draagt voor aanleg en instandhouding van de infrastructuur. Dit betekent dat pas wanneer de vervoerder duidelijk heeft gemaakt welke delen van de infrastructuur daadwerkelijk voor langere periode niet meer bereden worden en deze ook niet nodig zijn voor omleidingsroutes of bruikbaar zijn voor lange termijn ontwikkelingen; er sprake kan zijn van het verwijderen van railinfrastructuur.

Auto en OV in Amsterdam

De Stadsregio is van mening dat de toekomstige doorstroming van het autoverkeer in de sterk verstedelijkte gebieden van de regio -zoals het gebied binnen de Amsterdamse ring- gebaat is bij een uitstekend functionerend OV-systeem. Auto en OV moeten hier niet als tegenpolen, maar als bondgenoten gezien worden. In de investeringsagenda's Weg en OV worden de sterke kanten van beide systemen zo veel mogelijk benut en wordt naar deze win-win-situaties gezocht. De Investeringsagenda OV richt zich daarbij op het verbeteren van de kwaliteit van het OV in de spits, zodat op kritieke tijdstippen van de dag zoveel mogelijk mobiliteitsgroei in het OV kan worden opgevangen en de doorstroming voor het autoverkeer gewaarborgd blijft.

Ter illustratie van mogelijke win-win-situaties het traject A10-Overtoomsesluis-Overtoom. De Overtoom is onderdeel van zowel het Regionaal wegennet als het Plusnet OV. De investeringsagenda's zetten hier in op een samenhangende aanpak, waarvan beide modaliteiten profiteren. Op de Overtoom tussen de 1e Constantijn Huygensstraat en Jan Pieter Heijestraat passeren in een tweeuurs spitsperiode per richting circa 1.200 automobilisten (in 1.100 auto's), 1.300 trampassagiers (in 20 trams) en 1.000 fietsers.

De capaciteit van de wegvakken voor de auto op dit deel van de Overtoom is momenteel voor 100% bezet: er staat een langzaam rijdende file van auto's. De maximale capaciteit van de trambaan is echter nog lang niet vol; er rijden nu in die 2 uur 20 trams per richting en dat kunnen er 40 worden. Met andere woorden de capaciteit van het OV kan hier nog fors worden uitgebreid, die van de auto niet. Het OV kan een deel van de toekomstige groei van het verkeer op deze relatie opvangen, wat de doorstroming voor de auto ten goede komt. Daarvoor moet het OV echter wel aantrekkelijker (sneller en betrouwbaarder) worden.

Dan de situatie bij de Overtoomsesluis richting Surinameplein. Deze brug vormt voor het OV een belangrijke barrière voor de trams die vanaf de Overtoom naar West rijden. Het is een gevaarlijk punt voor de fiets en een bottleneck voor de auto. Er is een maatregel voor het OV denkbaar waarvan zowel fiets als auto profiteren, namelijk het aanbouwen van een extra rijstrook aan de noordzijde van de huidige brug, waardoor het mogelijk wordt de drie verkeersstromen volledig te scheiden. In de OV-agenda is voor deze oplossing een globale raming van 8 miljoen Euro opgenomen.



Worden de doelen gehaald?

33

We hebben in hoofdstuk 2 als doel geformuleerd dat met de investeringen 'Meer voor Minder' mogelijk moet worden gemaakt. In dit hoofdstuk wordt aangegeven of dit doel wordt behaald.

Door het bureau Goudappel Coffeng is een prognosemodel gemaakt voor het zichtjaar 2020 waarmee het aantal reizigers(kilometers) van 2012 en 2020 is berekend. Het gebruikte prognosemodel is een grofmazig model waarmee wel betrouwbare uitspraken op netwerkniveau gedaan kunnen worden, maar niet op lijn- of trajectniveau. Om het model te vullen voor de situatie in 2020 moeten aannames over de lijnvoering worden gedaan.

Aannames over de lijnvoering in 2020

Het is van belang onderscheid te maken tussen de kwaliteit van OV-infrastructuur (zoals het Plusnet en het Comfortnet) en de lijnen die van deze infrastructuur gebruik maken. Het dagelijks bestuur stelt voorwaarden aan het gebruik van de infrastructuur waar door de Stadsregio in is geïnvesteerd. Dit gebeurt op basis van afspraken met de vervoerder. Binnen deze randvoorwaarden is het de bevoegdheid van de vervoerder om de uiteindelijke lijnvoering te bepalen. De vervoerder behoudt, binnen de door het dagelijks bestuur geformuleerde randvoorwaarden de vrij-

heid om de lijnvoering te optimaliseren. In het licht van de afspraken met de vervoerder geldt het zelfde voor de lijnvoering over het Comforttrajectnetwerk; in principe heeft de vervoerder daar de vrijheid dit net wel of niet te berijden, zolang aangetoond wordt dat aan het Programma van Eisen wordt voldaan.

De exacte werkwijze en rolverdeling wordt de komende tijd nader uitgewerkt en vastgelegd in een afsprakenkader met alle betrokkenen (Stadsregio, wegbeheerder en Concessiehouder).

Stadsregio en GVB werken momenteel aan een gezamenlijke visie op de lijnvoering, die afgestemd is op de Investeringsagenda. Deze visie vormt belangrijke input voor de uitwerking van de verschillende projecten en is mede bepalend voor het type maatregelen dat aan de orde zou moeten zijn.

Om te kunnen beoordelen of de voorziene investeringen ook tot de beoogde besparingen op de exploitatiesubsidie leiden, zijn aannames gedaan ten aanzien van de lijnvoering in 2020. Het gaat dus om een net dat voor de berekeningen wordt gebruikt.

Ten aanzien van de lijnvoering zijn voor het prognosejaar twee situaties onderscheiden:

- de referentiesituatie waarin alleen het autonome beleid zoals PHS, N/Z-lijn² en Amstelveenlijn aanwezig verondersteld worden;
- de situatie met Plan22 waarin voor Amsterdam³ doorstromings- en betrouwbaarheidsverhogende maatregelen op het Plusnet zijn opgenomen.

Modeluitkomsten

Conform het GE-scenario voor deze regio wordt tussen 2012 en 2020 autonoom een groei van het aantal inwoners voorzien van 8% en een groei van het aantal arbeidsplaatsen van 6%.

In tabel 1 zijn voor het Amsterdamse deel van de investeringen de exploitatie-uitkomsten (in indices) weergegeven.

	Netto rijtijd spits (*)	Onbetrouwbaarheid(**)	Reizigers km's	Exploitatie kosten (incl. kapitaallasten materieel)	Opbrengsten	Subsidie
2012	100	100	100	100	100	100
REF 2020	-	-	121	109	111	103
Plan22	82	85	131	111	119	90

Tabel 1: Effecten op netniveau

(*) Trampluslijnen

(**) Afname spreiding gemiddelde rijtijd

²N/Z-lijn inclusief rationalisaties van het bovengrondse tram- en busnet.

³Kwaliteitsverhogende maatregelen voor het streekvervoer zijn niet gemodelleerd.

Uit tabel 1 is af te leiden dat de referentiesituatie 2020 niet het gewenste resultaat heeft. Te zien is dat de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en de introductie van de Noord/Zuidlijn tot een groei van het aantal reizigerskilometers met 21% ten opzichte van 2012 leidt. Hoewel de rationalisatie van het bovengrondse tram- en busnet zorgt dat deze reizigersgroei niet tot een evenredige stijging van de subsidie leidt neemt de benodigde subsidie nog met 3% toe. Dit is niet te verenigen met de ontwikkeling van de BDU die de komende jaren een dalende trend vertoont. Met andere woorden: de referentiesituatie kan worden gekenmerkt als 'Meer voor Meer': meer reizigerskilometers maar ook meer subsidie.

De investeringen in Plan22 leiden tot een gunstiger beeld. De door de investeringen veroorzaakte doorstromings- en betrouwbaarheidsvergroting leidt bovenop de REF nog eens tot 10% groei van het aantal reizigerskilometers en leidt er tevens toe dat de exploitatiekosten omlaag gaan. Overigens moet opgemerkt worden dat in de rijtijdwinsten ook het effect van een geoptimaliseerd halteringsproces is opgenomen. Het positieve effect op de rijtijd wordt voor 25 tot 30% veroorzaakt door verbeteringen van het halteproces en voor 70 tot 75% door de infrastructuurmaatregelen.

In combinatie met de stijgende opbrengsten leiden de maatregelen tot een afnemend subsidiebedrag. Met het investeringspakket is 'Meer voor Minder' daadwerkelijk haalbaar.

Effecten op overig verkeer

De Stadsregio is zich er terdege van bewust dat bij ingrepen in de openbare ruimte veel belangen een rol spelen. Dit geldt zeker binnen de

gemeentegrenzen waar weinig ruimte is en er door veel verkeersdeelnemers claims op die ruimte worden gelegd. De Stadsregio wil graag samen met de partners (gemeenten, stadsdelen, vervoerders) deze plannen nader uitwerken en zal daarbij rekening houden met alle belangen. Door nu in de Investeringsagenda OV de trajecten van het Plusnet vast te leggen, geeft de Stadsregio aan dat naar haar mening dit de trajecten zijn waar bij voorkeur in het OV geïnvesteerd dient te worden. De Stadsregio wil graag samen met betrokkenen de planvorming en uitvoering van de opwaardering en instandhouding van dit Plusnet ter hand nemen. Vanuit haar primaire belang als opdrachtgever voor het OV en verantwoordelijke voor de exploitatie (subsidie) en beheer en onderhoud van het OV, zal de Stadsregio in dit afwegingsproces het belang van het OV op het Plusnet vooropstellen, niet dwingend maar met oog voor andere belangen.

De Stadsregio staat op het standpunt dat bij het treffen van maatregelen op het Plusnet de Plusnetkwaliteit voorop moet staan en de belangen van de andere gebruikers van de openbare ruimte daarna zo goed mogelijk moeten worden ingevuld. Daarbij worden de andere belangen gelijkwaardig meegewogen. Het gaat dus om de volgorde der dingen; op de hoofdnetten auto en fiets is die volgorde anders en ligt het primaat respectievelijk bij auto en fiets. We zullen samen met de partners de OV-maatregelen op de Plustrajecten uitwerken en daarbij de consequenties voor andere gebruikers van de openbare ruimte in beeld brengen en gelijkwaardig meewegen. Hierbij is de status van het traject en de huidige doorstroming maatgevend. Overigens zal planvorming en –uitwerking altijd plaatsvinden in de reguliere processen. Voor nieuwe projecten betekent dit Verkenning, Planstudie, Planuitwerking en Planrealisatie. Bij alle fasen worden alle partners betrokken en uiteindelijk nemen de partijen ieder de besluiten waarvoor zij bevoegd zijn.

Op netwerkniveau is het lastig het effect van de voorgenomen maatregelen op de andere verkeersdeelnemers en andere aspecten (zoals geluidshinder en emissies) aan te geven. Deze effecten hangen namelijk sterk af van de detailuitwerking van de maatregelen. De Stadsregio zegt toe dat daar waar zij trekker is van projecten zij een integrale afweging zal maken. Uiteraard zullen alle maatregelen worden uitgevoerd onder de randvoorwaarde van verkeersveiligheid.

Zijn deze investeringen maatschappelijk ook rendabel? Nadat we in hoofdstuk 8 de investeringen nader bekeken hebben, wordt in hoofdstuk 9 op deze vraag een antwoord gegeven.

Fiets en OV in Amsterdam

Voor de Stadsregio is het uitgangspunt om bij de planuitwerking te bezien of met de verbetering van het OV ook op andere fronten verbeteringen zijn te behalen. Bijvoorbeeld een kruispunt van twee Plusnettrajecten dat nu onoverzichtelijk en onveilig is aanpassen naar een veilige en overzichtelijke situatie, met heldere overstap tussen OV-lijnen, een prettig verblijfsklimaat en een verbetering van de fietsveiligheid. Dit is ook de reden dat de Stadsregio parallel is gestart met de Investeringsagenda Weg -die het zelfde besluitvormingsproces doorloopt als de Investeringsagenda OV- en met de Investeringsagenda Fiets die in 2014 zal worden opgesteld.

In het algemeen kan worden gesteld dat met de voorziene maatregelen in het domein van het OV tot meer scheiding van de verkeersstromen zal leiden, waardoor het voor de fietser veiliger wordt.



Investeren: waar, hoe en hoeveel?

8

Deel B. Investeren in projecten, Organisatie van de uitvoering en Vervolproces

In dit deel wordt ingegaan op de investeringen in snelheid en betrouwbaarheid om de doelen te halen. De projecten worden beschreven en voorstellen worden gedaan om de uitvoering van de projecten te versnellen. Het rapport wordt afgesloten met een doorkijk naar het vervolgproces.

Proces

Op dit moment worden er nog geen investeringsbesluiten door de Stadsregio genomen. Hier gaat een zorgvuldig proces met de partners van verdere uitwerking in Verkenningen, Planstudies en Planuitwerkingen, gedegen afweging en tot slot besluitvorming aan vooraf. In de verantwoordelijkheden voor de besluitvorming wijzigt niets; de diverse gemeenteraden zijn en blijven verantwoordelijke voor de besluiten over de uitvoering van de projecten, de regioraad blijft besluiten over het toekennen van subsidies ter financiering van de projecten.

De plannings- en begrotingscyclus van de Stadsregio ten aanzien van investeringen in verkeer en vervoer infrastructuur bestaat er uit dat een project als eerste in het uitvoeringsprogramma (UVP) opgenomen moet zijn, alvorens een project voor mogelijke subsidiëring in aanmerking kan

komen. De projecten uit deze Investeringsagenda OV gaan input vormen voor het UVP 2015 dat in december 2014 aan de regioraad ter besluitvorming wordt aangeboden. Een deel van de projecten is nu reeds opgenomen in het UVP, een ander deel van de projecten betreft een nieuwe opgave. In het proces naar het UVP 2015 toe zal van de huidige projecten worden beoordeeld of de scope past bij de in deze Investeringsagenda OV opgenomen ambitie en opgave. Op het eerste oog lijkt het er op dat veel projecten die nu al in het UVP 2013 van de Stadsregio (4) zijn opgenomen worden herbevestigd. Een klein deel van de lopende projecten zal waarschijnlijk een scope-wijziging moeten ondergaan. Om zicht te krijgen op de orde van grootte van de financiële opgave op netwerkniveau en daarmee het realiteitsgehalte van de ambitie te kunnen inschatten, zijn globale ramingen van de investeringsbedragen van de projecten uitgevoerd. Deze kennen een onzekerheidsmarge van + en – 40%. Vanuit de in hoofdstuk 1 geschetste doelstelling wil de Stadsregio zich samen met haar partners graag inzetten om deze projecten ook daadwerkelijk te realiseren. De Stadsregio wil hierin ook initiatieven nemen en verklaart zich bereid om in voorkomende gevallen een trekkersrol te vervullen en om in projecten die belangrijk bijdragen aan de doelstellingen 100% van de subsidiabele OV-kosten te financieren en tevens bij te dragen aan de gevolgstkosten: ‘Van subsidiëren naar Investeren’ is dan het adagium. In hoofdstuk 11 wordt concreet op deze veranderende rol opvatting ingegaan en worden voorstellen geformuleerd.

In Plusnet, R-Net en Comfortnet wordt tot 2025 € 590 mln geïnvesteerd

In bijlage 1 is het projectoverzicht en de ramingsgrondslag van de investeringen opgenomen. Het gaat daarbij om projecten waarvoor de Stadsregio nog geen financiële verplichting is aangegaan en die bij voorkeur voor 2025 gerealiseerd moeten zijn⁴.

In de projecten is onderscheid gemaakt tussen projecten in het streekvervoer en in het stadsvervoer. Het betreft uitsluitend de investeringen in OV-infrastructuur van Plusnet, Comfortnet en R-Net. Indachtig de analyse betreft de scope van nagenoeg alle projecten het verlagen van de rijtijd en het verhogen van de betrouwbaarheid van het OV.

In tabel 2 zijn de additionele investeringen in een aantal categorieën samengevat.

Zichtbaar is dat in Amsterdam meer geïnvesteerd moet worden dan in de streek. Dit is in lijn met de analyse uit hoofdstuk 4, waarin duidelijk werd dat er in Amsterdam een groter opgave ligt dan in de streek. Bovendien gaat het in Amsterdam om veel grotere aantallen reizigerskilometers. In Amsterdam zijn enkele grotere reconstructies en aanleg van vrije infrastructuur voorzien, maar de bulk van de maatregelen om de kwaliteit van bestaande bus- en trambanen op peil te krijgen bestaat uit relatief kleine ingrepen. In het streekvervoer wordt uitsluitend op bestaande R-Net trajecten geïnvesteerd.

⁴Naast deze OV-projecten bestaat tevens een categorie OV-projecten waarvoor de Stadsregio wel een financiële verplichting is aangegaan en/of die reeds in uitvoering zijn genomen. De verplichtingen voor deze projecten bedragen € 580 mln en zijn ter illustratie in bijlage 3 opgenomen.

	Investerings in Plusnet en R-Net 2014-2025 (projectkosten)		mln Euro
Amsterdam (395 mln Euro)	Herinrichten vrije banen en grote reconstructies	O.a. Nieuwezijd/Raadhuisstraat/Rozengracht, De Clerqstraat, Beethovenstraat.	124
	Nieuwe Tram+ banen	Haarlemmermeerstraat, Parnassusweg, Haarlemmer Houttuinen.	35
	Nieuwe Bus+ banen	O.a. Haarlemmerweg, Zaancorridor (Amsterdams deel), Westtangent.	44
	Keerlussen/eindpuntvoorz.	Flexibiliteit, robuustheid	25
	Halteverlenging en kleine maatregelen	Alternatief voor freq. verhoging. Haltes opheffen, VRI/prio, doorsteekjes etc.	20
	Knopen	BB-ROVA en Plus/Plus	54
	Comfortnet	O.a. Gelderlandplein/Rai en diverse kleine maatregelen	93
Streek	R-Net		195
	Totaal		590

Tabel 2: Investerings Plusnet, Comfortnet en R-Net

De ambitie van de Stadsregio om tot beter OV tegen lagere kosten te komen wordt in belangrijke mate gerealiseerd via het Plusnet door de verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Daarom ligt de nadruk in de Investeringsagenda op investeringen in de infrastructuur van het Plusnet en op cruciale niet-infrastructurele maatregelen zoals het versnellen van het halteringsproces. Daarnaast zijn er ook op het Comfortnet mogelijkheden om de doorstroming van tram en bus te verbeteren en op deze wijze bij te dragen aan de ambitie van de Stadsregio. De Stadsregio heeft daarom in de Investeringsagenda ook een bedrag opgenomen voor verbeteringen aan de infrastructuur van het Comfortnet.

De Stadsregio gaat er vanuit dat bestaande infrastructurele functionaliteiten 1 op 1 blijven bestaan en in stand worden gehouden.

Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 6 worden (overstap) knopen in het toekomstig net belangrijk. Het gaat hierbij zowel om de zogenaamde zes BB-ROVA-knopen (Schiphol, CS, Zuid, Sloterdijk, Amstel en Bijlmer) als om de secundaire knopen waar Plusnetten elkaar en het spoornet kruisen. Op deze knopen zijn ook investeringen in het fietssysteem opgenomen, met name het vergroten van de stallingscapaciteit.

Budgetbeschikbaarheid

In totaal wordt er - als het aan de Stadsregio ligt - in de periode tot 2025 bijna € 600 mln extra in het OV in Amsterdam en de regio geïnvesteerd. Zoals reeds opgemerkt gaat het op dit moment nog niet over budgetreserveringen en kasritmes. Daarvan is pas sprake als de projecten verder zijn uitgewerkt en in het UVP worden opgenomen. Toch wordt hier kort op het beschikbare budget in de periode 2014-2025 ingegaan, zodat ook in financiële zin het realiteitsgehalte van de plannen kan worden beoordeeld.

De huidige reserves van de Stadsregio ten behoeve van investeringen in verkeer en vervoer infrastructuur voor auto, fiets en OV bedragen ruim € 300 miljoen. Voor een groot deel zijn hiermee de toezeggingen gedekt van de projecten die momenteel in uitvoering zijn of dat bijna gaan.

Daarnaast komt er - uitgaande van de huidige verdeling van het BDU-infrastructuurbudget over de modaliteiten OV, fiets en auto - jaarlijks ruim € 60 miljoen voor OV-infrastructuur beschikbaar. Bekijken we de periode tot 2025 dan gaat het om een budget van circa € 700 miljoen.

Als alle ambities van de Investeringsagenda's OV, Weg en Fiets worden gerealiseerd en alle in deze periode voorziene projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd, is er te weinig budget beschikbaar om de ambities die in deze Investeringsagenda OV zijn geformuleerd daadwerkelijk voor 2025 te realiseren. Dit doet niets af aan de ambitie en de noodzaak om het OV-systeem in stad en regio snel en fors in kwaliteit te verhogen middels het op peil krijgen en houden van het Plusnet en het R-Net. Het legt meer nadruk op de volgende fase waarin samen met de partners urgente projecten voor de periode tot 2025 worden gedefinieerd. Meer over deze vervolgstappen in hoofdstuk 12.



Investeren in doorstroming en betrouwbaarheid is rendabel

We hebben in de voorgaande hoofdstukken laten zien dat er een maatregelenpakket denkbaar is waarmee de beoogde effecten op de kwaliteit voor de reiziger (kortere reistijden) en op de efficiency van de exploitatie (lagere exploitatiekosten en hogere opbrengsten) bereikt kunnen worden. Nog geen inzicht is geboden in het maatschappelijk rendement van de investeringen: worden de Euro's ook maatschappelijk efficiënt besteed? Om een antwoord op deze vraag te krijgen is door bureau Ecorys op netwerkniveau een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. In dit hoofdstuk worden de resultaten van de MKBA weergegeven.

Scope van de MKBA

Het bureau APPM heeft geïnventariseerd welke potentiële maatregelen op de R-Net trajecten in de streek getroffen kunnen worden om reistijdwinst en betrouwbaarheidsverhoging mogelijk te maken (7). Herbevestigd is dat deze R-Net-projecten op breed draagvlak van alle betrokkenen kunnen rekenen. De investeringen in R-Net zijn daarom geen onderdeel van de MKBA. Evenmin onderwerp van de MKBA zijn de autonome investeringen (bijlage 3). Deze projecten staan immers niet ter discussie en nut en noodzaak hoeft niet opnieuw aangetoond te worden.

De scope van de MKBA heeft zich hiermee beperkt tot alle investeringen op het Amsterdamse Plusnet die gericht zijn op het verhogen van de snelheid en betrouwbaarheid (zie figuur 2). Deze investeringen -ten bedrage van

€ 302 miljoen- worden afgezet tegen de Referentiesituatie 2020.

Deze REF bevat:

- Programma Hoogfrequent Spoor volledig gerealiseerd.
- Ruimtelijke ontwikkelingen, conform visies.
 - 480.000 arbeidsplaatsen Amsterdam in 2020 (+8% t.o.v. 2012).
 - 838.000 inwoners Amsterdam in 2020 (+6% t.o.v. 2012).
- Grote regionale infrastructuurprojecten en bijbehorende rationalisaties gerealiseerd (N/Z-lijn, Amstelveenlijn).
- Autonome ontwikkeling reizigers conform hoge groeiscenario (GE).

41



Figuur 2: Scope van de MKBA.

De MKBA heeft zich in kwantitatieve zin gefocust op de belangrijkste aspecten. Dit zijn:

- Investeringskosten en (extra) kosten van beheer en onderhoud van (nieuwe) railinfrastructuur.
- Reistijdwinsten OV (wachtijd, voor/natransport en rijtijd).
- Betrouwbaarheidswinsten OV.
- Extra exploitatieopbrengsten (langere afstanden, meer reizigers).
- Exploitatiekosten (hogere frequenties tram, minder bussen).

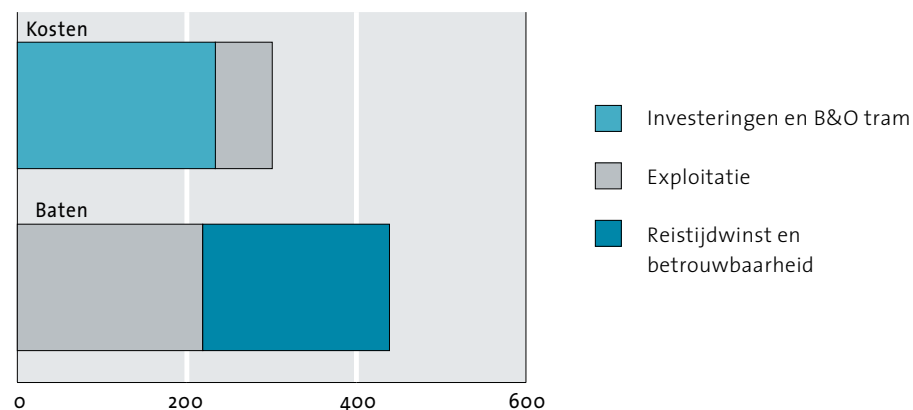
De overige aspecten zijn op een kwalitatieve wijze beoordeeld.

De kosten van de investeringen en de extra kosten van het B&O van de railgebonden infrastructuur (nieuwe railinfrastructuur en extra slijtage door intensiever berijden bestaande railinfrastructuur) zijn contant gemaakt. Er is gerekend met een discontovoet van 5,5%. In figuur 3 staan de belangrijkste uitkomsten. Voor meer details wordt verwezen naar referentie 8. In figuur 3 wordt zichtbaar dat de investeringen in het vergroten van snelheid en betrouwbaarheid van het Amsterdamse OV maatschappelijk gezien een positieve Baten/Kosten-verhouding hebben. De exploitatiebaten wegen op programmaniveau al voor meer dan 70% op tegen de kosten. Worden hier de reistijdbaten bijgenomen dan resulteert een positief baten/kosten-saldo van circa 1,4.

Kwalitatieve effecten

De MKBA op netwerkniveau die door Ecorys is uitgevoerd heeft zich in kwantitatieve zin beperkt tot de directe effecten op exploitatie en reistijd. Overige indirecte effecten zoals bijvoorbeeld de zitplaatskans, of betrouwbaarheid of de emissie van schadelijke stoffen zijn niet kwantitatief meegenomen. In onderstaande tabel 3 zijn deze aspecten kwalitatief beoordeeld.

Kosten en baten (contante waarde, mln Euro)



Figuur 3: Uitkomsten MKBA.

Effect	Toelichting	Score	Impact (1-5)
Overig verkeer	Maatregelen gaan soms ten koste van ruimte voor de auto, soms profiteert het (doorgaande) autoverkeer. Desalniettemin ontstaat er waarschijnlijk per saldo gering tijdverlies voor de auto. Het is belangrijk om goed af te stemmen tussen de Plusnetten OV en auto. Voor de fiets pakken de maatregelen per saldo neutraal uit.	-	3
Zitplaatskans	In referentie geen probleem gemiddelde bezetting, maar wel scheefte in bezetting door onregelmatigheid. Dat verbetert in Plan 22	+	2
Betrouwbaarheid	Deels opgenomen in huidige berekening (tijdwinsten en exploitatie), maar waarschijnlijk onderschatting.	+	2
Externe effecten (geluid, emissies)	Extra voertuigkilometers, maar wel verschuiving van bus naar tram	+	1

Tabel 3: Niet-gekwantificeerde effecten.

Gevoeligheidsanalyse

De kwantitatieve analyse heeft zich beperkt tot de belangrijkste kosten en baten. Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te bezien wat het mogelijke effect op het baten/ kosten-saldo is van andere -niet meegenomen kosten en baten.

Bandbreedte in kosten en baten

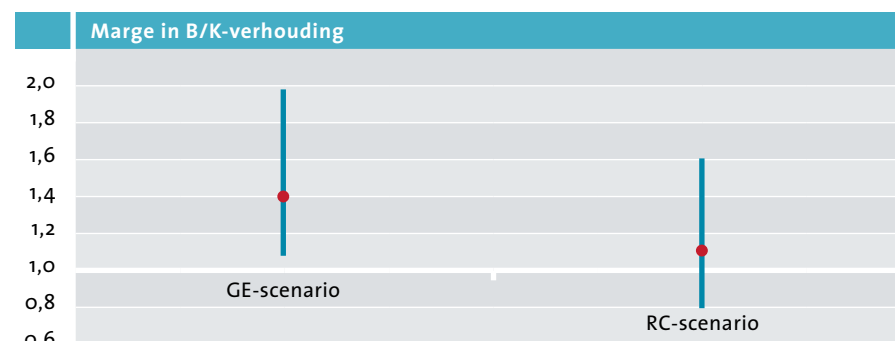
Onderstaand wordt een kwalitatieve inschatting gemaakt van de niet in de analyse meegenomen aspecten.

- In de berekeningen van de exploitatiekosten is voor een aantal tramlijnen van hogere frequentie uitgegaan dan in de vervoerprognoses. Ook zijn de betrouwbaarheidsbaten maar gedeeltelijk en de baten van de toegenomen zitplaatskans niet meegenomen. Dit leidt tot een onderschatting van de reistijdwinsten en exploitatieopbrengsten, dus tot een onderschatting van de baten. De inschatting is dat de baten hierdoor 15% hoger kunnen uitvallen.
- De effecten op auto en fiets zijn alleen kwalitatief ingeschat. Voor het meerijdend verkeer zal er regelmatig tijdwinst zijn (met uitzondering van locaties waar minder ruimte is voor overig verkeer). Voor het kruisend verkeer zal er gering tijdverlies zijn. De verwachting is dat er netto sprake is van een licht negatief effect op de baten.
- De overige externe effecten worden verwacht een licht positief effect op de baten te hebben.
- De investeringsramingen zijn gebaseerd op schetsontwerpen en kennen een onzekerheidsmarge van -40% tot +40%. De investeringskosten betreffen 75% van de contant gemaakte totale kosten. De totale kosten zullen dus een marge van -30% tot +30% hebben.

Op basis van deze marge in de baten en kosten kan geconcludeerd worden dat de verhouding tussen baten en kosten ligt tussen de 1,1 en 2,0.

Ander lange termijn scenario

De bovenstaande uitkomst van de MKBA is bepaald voor het hoge groei-scenario GE. Op basis van een gevoeligheidsanalyse van Goudappel Coffeng met kengetallen is hun inschatting dat het aantal reizigers in het laagste groeiscenario (RC) maximaal 30 procent lager zijn dan in het hoge groeiscenario (GE). Uitgaande van 70% van de reistijdwinsten en exploitatieopbrengsten – en kosten, is de verhouding tussen kosten en baten in dit scenario 1,1 (met een marge tussen de 0,8 en 1,6). In figuur 4 zijn de marges in de Baten/Kosten-verhouding evenals de puntschattingen aangegeven voor de twee scenario's.



Figuur 4: Bandbreedtes in Baten/Kosten-verhouding voor twee toekomstscenario's (GE en RC).



Op weg naar een uitvoeringsprogramma OV 2014-2015

10

In bijlage 1 staan de projecten beschreven met een indicatie van de projectscope en een globaal investeringsvolume. Jaarlijks stelt de Stadsregio een Uitvoeringsprogramma (UVP) samen. Dit programma bepaalt de volgorde van de projecten en is gekoppeld aan kasritmes. De projecten uit deze Investeringsagenda worden in het UVP 2015 opgenomen.

De projecten uit bijlage 1 zullen samen met de partners verder worden uitgewerkt. Gezien de samenhang tussen de projecten is het efficiënt om dit in de vorm van een programma te doen.

Uit het overzicht van bijlage 1 blijkt dat de Stadsregio en haar partners niet 'opnieuw' hoeven te beginnen. Een groot aantal van de lopende projecten voldoet reeds aan de hier geformuleerde doelstellingen en kan met kracht worden voortgezet. Van een ander deel van de bestaande projecten heeft de in deze agenda beschreven analyse geleid tot de noodzaak om de projectscope aan te passen. Ook deze aanpassing wenst de Stadsregio in overleg met haar partners te doen.

De samenhang met de Investeringsagenda weg wordt zichtbaar in een achttal integrale projecten. Tot slot zijn uit de analyse compleet nieuwe projecten naar voren gekomen.

Het volgende overzicht geeft enkele voorbeelden van deze categorieën.

Bestaande projecten met kracht doorzetten (realisatie voor 2025)

45

Deze categorie betreft projecten die reeds ver in de planuitwerking zijn en/of waarvan delen reeds uitgevoerd worden. Complete uitvoering is voorzien vóór 2017 (start Noord/Zuidlijn). Voorbeelden zijn:

- **Knooppunt Amsterdam Noord** (Aanbrengen van kapvoorziening voor de nieuwe metro halte Noord/Zuidlijn 'Noord', als onderdeel van de integrale vervoersknoop in Amsterdam Noord).
- **Zaancorridor Amsterdam-Zaandam** (Aanleg twee hoogwaardige buscorridors tussen Amsterdam Noord/Noorderpark en Zaanstad).
- **Knooppunt Schiphol-Noord en overige projecten HOV Ag fase 1** (Realiseren R-net verbindingen Haarlem-Ag Badhoevedorp van en naar Amsterdam Zuid en Amstelveen, inclusief bijdrage voor HOV knoop Schiphol Noord).

Anticiperen op Plusnet/Comfort net in lopende planvoorbereiding:

- **Leidseplein** (samen met partners aanpassen plannen Leidseplein: betere haltelocatie en tramverbinding Marnixstraat richting Rozengracht).
- **Molenwerf** (samen met partners optimaliseren plan voor spoorvervangings zodat functionaliteit kan worden toegevoegd).

Scope aanpassing/uitbreiding lopende projecten (realisatie voor 2025)

Onderstaand overzicht betreft enkele voorbeelden van projecten waarvan onderzocht moet worden of de scope aangepast moet worden.

- **Westelijke tramlijnen** (aanvullende maatregelen A10-Surinameplein-Overtoomse sluis, verkennen mogelijkheden Haarlemmermeerstraat als alternatief voor Willemsparkweg/de Lairessestraat).
- **Knooppunt Amstel** (herijking locatie bus/tramstation plus anticiperen op mogelijke doortrekking tram naar Sciencepark).
- **Tramlijn 9** (Verdere rijtijdverbetering en betrouwbaarheid, in aanvulling op maatregelen fase 1).
- **HOV-bus Prins Hendrikkade IJ-tunnel-ODE brug** (Verbetering busdoorstroming tussen IJ-tunnel en Centraal Station Amsterdam CS en aanpassen halte configuratie. Samenloop met verbetering doorstroming en veiligheid fiets op dit traject).

Ontbrekende schakels Plusnet en knopen (realisatie voor 2025)

- **Parnassusweg** (Optimalisatie tramverbinding/aanleg traminfrastructuur traject Parnassusweg tussen Zuid en Overtoom, verbeteren bereikbaarheid knoop Zuid).
- **Haarlemmerhouttuinen** (Realiseren westelijke binnenstadsontsluiting op Plusniveau via Haarlemmerhouttuinen en korte Marnixstraat).
- **Programma knooppunten** (Opzetten en uitwerken van een deelprogramma gericht op uitbreiding en verbetering kwaliteit knopen waarbij aandacht voor de fietsenstallingsfaciliteiten, looproutes en inrichting openbare ruimte, specifiek aandacht voor NZL-station Noorderpark).

Mogelijke doorontwikkelingen Plusnet, realisatie na 2025

Het betreft projecten waarvan uitvoering na 2025 is voorzien en die vaak samenhangen met geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

- **Centrumeiland IJburg** (Er dient een visie op het functioneren van de IJtram te worden geformuleerd in het licht van de lange termijn ontwikkelingen zoals IJburg fase 2).
- **Havenstad West** (Ontsluiting met een HOV tram van ontwikkeling Havenstad, met verknoping knoop Sloterdijk, doortrekking lijn 10, nieuwe status N200).
- **Bollenbus Haarlemmermeer/Zuid Holland** (In aanvulling op HOV Bollenstreek, aanvullende vrijliggende HOV, gekoppeld aan Westflank en Werkstad).
- **Korte verlengingen Plusnet tramtrajecten** (het betreft een specifieke categorie korte verlengingen van Plusnettramtrajecten waarvan de waarde afhangt van op dit moment onzekere ruimtelijke ontwikkelingen. Deze trajectverlengingen hebben op zich zelf geen netwerkwaarde. Deze trajecten zullen op hun eigen merites en niet als onderdeel van de Plusnetstructuur worden beoordeeld. Het gaat om mogelijke verlengingen van de trajecten B, E en O).

Integrale projecten; weg en OV als gezamenlijke opgave oppakken (realisatie voor en na 2025)

Er komt vanuit de samenhang tussen de Investeringsagenda's Weg en OV een achttal projecten naar voren die om een integrale aanpak vragen. Het betreft hier projecten waar de belangen van OV en auto zeer nauw verweven zijn en oplossingen in het ene domein sterke repercussies hebben op het andere domein. Daar waar de projectscope nog niet in een integrale aanpak voorziet, zal de scope worden aangepast. Het gaat om de volgende projecten:

- Op- en afritten A10/S106 ter hoogte van Cornelis Lelylaan inclusief Surinameplein en brug Overtoomsesluis.
- Zuidas: aansluitingen A10/S108 en S109 in relatie tot de nieuwe OV-terminal en aansluitende OV-trajecten, inclusief busbaan de Boelelaan en kruising Boelelaan/Buitenveldertselaan.
- Aansluiting A10 / S114 (Zeeburgereiland) en de kruising met de IJtram (lijn 26), na 2025
- Aansluiting A10 / S116 in Amsterdam-Noord en de OV-verbeteringen voor de Waterlandlijnen
- Gorslaan/N235 in Purmerend en de Waterlandlijnen
- Stadhouderskade (Rijksmuseum - Hobbemastraat - Overtoom), na 2025
- Relatie Uithoorn – Amstelveen (Zijdelweg / Bovenkerkerweg – A9)
- Wibautstraat/Thorbeckelaan in relatie tot de OV Zaancorridor (bus) in Zaandam.

Naast de acht integrale opgaven op trajectniveau ziet de Stadsregio kansen voor het uitbreiden van het succesvolle P+R-beleid. Onderzocht zal worden wat de mogelijkheden zijn voor het toevoegen van vier grote P+R-terreinen op de locaties Sloterdijk, RAI/VU, Purmerend (bij de N244) en Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord. De budgetten voor deze projecten vormen integraal onderdeel van de betreffende projecten in bijlage 1.



Organisatie, andere werkwijze Stadsregio en partners



Inleiding

De plannen van de Stadsregio met het regionaal OV zijn ambitieus. De komende jaren stelt de Stadsregio veel geld beschikbaar voor goede plannen die de in deze Investeringsagenda OV geformuleerde doelen naderbij brengen. De ervaring leert echter dat het niet eenvoudig is om infrastructuurplannen in de praktijk ook daadwerkelijk volwaardig te realiseren. Dit is een afbreukrisico voor de hier gepresenteerde plannen. In hoofdstuk 7 is immers aangetoond dat zonder te investeren in de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV de benodigde exploitatiesubsidie toeneemt, met als ultieme consequentie dat er in het voorzieningenniveau gesneden zal moeten worden; minder metro's, trams en bussen op straat. Er is dus veel belang bij het daadwerkelijk uitvoeren van de in deze investeringsagenda opgenomen projecten.

Uit een analyse naar de voortgang van OV-infrastructuur projecten vanaf 2005 is gebleken dat de uitvoering van veel projecten vertraging heeft opgelopen. Wij hebben geïnventariseerd welke knelpunten hieraan vooral ten grondslag liggen. In dit hoofdstuk worden kort de resultaten van deze analyse beschreven. Vervolgens wordt stilgestaan bij de ambitie van de Stadsregio als het om uitvoering van projecten gaat en tot slot worden de veranderingen beschreven die de Stadsregio de komende tijd in organisatie, financiering en aansturing van projecten gaat invoeren.

Analyse

Voor deze Investeringsagenda OV is een aantal in- en externe interviews gehouden om knelpunten in de uitvoeringspraktijk in beeld te brengen. Samengevat hebben deze knelpunten te maken met onderstaande zeven oorzaken:

1. Ontbreken van een door alle partijen gedragen ambitie op tactisch niveau.
2. De financiering van (integrale) projecten en het afdekken van de projectrisico's.
3. De wijze van organiseren, subsidiëren en communiceren door de Stadsregio.
4. De dominantie van reguliere onderhoudsplanningen van wegbeheerder.
5. Belangentegenstellingen: de strijd om de schaarse ruimte.
6. Onduidelijkheid over rollen en verantwoordelijkheden van betrokkenen.
7. De organisatie en werkwijze aan de zijde van de wegbeheerder.

1. Ontbreken van een door alle partijen gedragen ambitie op tactisch niveau.

Op strategisch niveau liggen de ambities op het gebied van het OV vast in beleidsdocumenten zoals de Amsterdamse Mobiliteitsaanpak en de OV-Nota van de Stadsregio. Ambities op dit niveau worden door alle partijen gedeeld. Bij de uitwerking van de projecten in de praktijk blijkt echter dat deze strategische beleidsdocumenten onvoldoende houvast geven. In de Planuitwerkingsfase ontstaat bij elke deeluitwerking discussie over de noodzaak en vormgeving van maatregelen. Ook is gebleken dat OV-maatregelen op een bepaalde verbinding weliswaar een positief rendement hebben opgeleverd, maar dat per saldo op lijnniveau geen verbetering optreedt omdat net iets verderop er juist iets anders is gedaan, wat de kwaliteit van het OV weer heeft verslechterd.

In de praktijk blijkt dat er te veel wordt gefocust op individuele maatregelen en wordt vaak vergeten dat het gaat om een netwerk van lijnen en verbindingen die elkaar moeten versterken. Met het denken vanuit het realiseren van een netwerk (tactisch niveau) gaan (eerdere) investeringen in infrastructuur pas echt renderen en werken deze positief door op de exploitatie en kwaliteit van het OV.

In de lacune op het tactisch niveau hoopt deze Investeringsagenda OV te voorzien.

2. De financiering van (integrale) projecten en het afdekken van de projectrisico's.

Vanwege de crisis staat de financiering van verschillende projecten onder druk en is weinig eigen budget beschikbaar bij de wegbeheerders om te

investeren in de aanleg van OV-infrastructuur. Daarbij komt dat de afgelopen tijd bij verschillende dossiers zich behoorlijke risico's met negatieve financiële consequenties hebben voorgedaan. Dit heeft een effect op een groot aantal lopende infrastructuurprojecten: een pas op de plaats, aanvullende risicoanalyses en aanpassing van de projectscope. Hierdoor blijven gereserveerde investeringsbudgetten ongebruikt en worden onvoldoende OV-projecten gerealiseerd.

De huidige subsidiesystematiek van de Stadsregio is gericht op het subsidiëren van 95% van de subsidiabele kosten. Wegbeheerders zijn primair verantwoordelijk voor het organiseren van een dekkende begroting. Indien de Stadsregio een subsidiebijdrage ter beschikking stelt, hoort de aanvrager daarbij een eigen bijdrage te leveren. In de praktijk treden hierbij drie knelpunten op:

1. Wegbeheerders houden in de eigen begroting onvoldoende rekening met een tijdige reservering van de eigen bijdrage. In het verleden zijn hier onvoldoende heldere afspraken over gemaakt. In de begroting van de Stadsregio is wel een reservering opgenomen, maar deze is niet in balans met de begroting van de gemeente(n).
2. De scope-afbakening van het project. Vaak wordt voor een OV-project het wegvak van gevel tot gevel aangepakt, de OV gerelateerde werkzaamheden komen in dat geval voor subsidie in aanmerking. Voor de overige werkzaamheden (bijvoorbeeld onderhoud) is de eigen bijdrage van de wegbeheerders groter dan 5%. Sommige maatregelen kunnen onduidelijkheid geven: bijvoorbeeld zijn het wel of niet gevolgkosten van het OV.

3. Door oorzaken die zowel bij de wegbeheerder als bij de Stadsregio kunnen liggen zijn de kosten van voorbereiding vaak hoger dan door de Stadsregio worden vergoed. Als er een onduidelijke scope is, de uitwerking van een project lang duurt en er steeds discussie is over elke stap en uitwerking, is er sprake van hoge voorbereidingskosten. Dit wordt onvoldoende beheerst en leidt tot (onnodige) discussie.

3. Wijze van organiseren, subsidiëren en communiceren

De Stadsregio heeft de taak om doelmatig en rechtmatig met overheids-geld om te springen. Daartoe zijn regels, procedures en verordeningen ontwikkeld. Het is geenszins de bedoeling dat deze regels en procedures omslaan in bureaucratie, hetgeen door sommige wegbeheerders nu wel zo wordt gevoeld. Soms blijken wegbeheerders ook niet goed op de hoogte zijn van deze regels en van de mogelijkheid om in voorkomende gevallen maatwerk toe te passen. Met een gerichte communicatie op is hier al veel te bereiken.

Daar tegenover staat dat de Stadsregio bij lopende projecten vaak laat wordt betrokken. Zeker bij meer integrale projecten wordt de Stadsregio vaak pas nadat alle keuzes al zijn gemaakt om een financiële bijdrage gevraagd. Van het optimaal inbrengen van het OV belang is dan geen sprake. Deze werkwijze geeft achteraf onduidelijkheid en discussie. De laatste tijd zijn er steeds meer projecten waar de Stadsregio wel tijdig aan tafel zit; een positieve ontwikkeling.

4. Dominantie van reguliere onderhoudsplanningen van wegbeheerder

De praktijk bij uitvoering van projecten in de openbare ruimte is dat er werk-met-werk gemaakt wordt. Met andere woorden: projecten worden in de uitvoering gecombineerd. Dit biedt kansen om tot de realisatie van gewenste OV-maatregelen te komen, maar kent ook risico's; de uitvoering van OV-projecten wordt afhankelijk gemaakt van andere geplande werkzaamheden.

Het combineren van de werkzaamheden ligt voor de hand (win-win) maar de aanleiding kan verschillend zijn. Ook de OV-maatregel kan daarbij leidend zijn en als katalysator dienen. In dat geval wordt het geplande onderhoud van de wegbeheerder naar voren of achteren gehaald.

5. Belangentegenstellingen: de strijd om de schaarse ruimte

In onze dichtbevolkte regio doen veel actoren een beroep op dezelfde vierkante meters: investeren in het openbare domein gaat per definitie om belangenafwegingen.

De Stadsregio heeft de wettelijk gelegitimeerde rol als opdrachtgever en financier van het regionale OV. Gebleken is dat de wegbeheerders met diverse belangen te maken hebben, waar openbaar vervoer er één van is.

Het kan voorkomen dat het belang van het OV niet in overeenstemming is te brengen met de ambities op het gebied van fiets, verkeersveiligheid of auto. Complexe afwegingen zijn nodig. De Stadsregio zou graag zien dat het belang van het OV zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau beter wordt gewaarborgd in dit proces.

6. Onduidelijkheid over rollen en verantwoordelijkheden van betrokkenen

De Stadsregio wordt momenteel door veel wegbeheerders gezien als een subsidieloket en niet als een natuurlijke partner als het gaat om het oplossen van bereikbaarheidsproblemen in de eigen gemeente. Dit is ook een van de redenen dat de Stadsregio soms (te) laat of zelfs in het geheel niet wordt betrokken bij een projectuitwerking waar een OV-belang speelt. Door deze 'onzichtbaarheid' gaan gemeenten aan de gang met ingrepen in de openbare ruimte zonder te beseffen dat ze consequenties kunnen hebben voor het OV (zie ook punt 3). Partijen geven aan een duidelijk plan met status en een helder bestuurlijk kader te missen. De Investeringsagenda OV biedt dit kader door het scherp in beeld brengen van de noodzaak om te investeren in regionaal OV en door een heldere kaartbeeld met Plustrajecten.

Op dit moment is de verantwoordelijkheid van de Stadsregio afgebakend tot de Verkenning- en in een aantal gevallen de laatste tijd ook de Planstudiefase. De Planuitwerking- en Realisatiefase worden momenteel niet door de Stadsregio uitgevoerd, daarvoor ligt de verantwoordelijkheid bij de wegbeheerders. In praktijk ontstaan bij de overgang van de ene naar de andere fase en de daaraan gekoppelde overdracht van het project aan andere partijen knelpunten waardoor de uitvoering vertraging oploopt of wordt de vervolgfase met onvoldoende prioriteit opgepakt.



7. Organisatie en werkwijze aan de zijde van de wegbeheerder

Bij de projecten in de regio zijn veelal de provincie en een of twee gemeenten betrokken. Inmiddels is er sprake van een ‘bewezen’ samenwerking op het gebied van R-net. Binnen de gemeente Amsterdam ligt de betrokkenheid en verantwoordelijk bij een veelheid aan partijen en diensten wat zorgt voor extra complexiteit. Daarnaast zijn er de afgelopen twee jaar wijzigingen doorgevoerd in de organisatiestructuur. De aandacht op het realiseren van projecten is daardoor minder geweest, een aantal ‘autonome’ projecten is vertraagd omdat discussies uit het verleden nog niet zijn afgerond. Bij het vlottrekken van lopende projecten is het van belang te leren van de oorzaken van vertraging in de projectuitvoering en kostenontwikkelingen zodat nieuwe projecten daarvan kunnen profiteren.

Ambitie

De Stadsregio heeft de ambitie om samen met de partners tot een snelle uitvoering van de projecten uit deze Investeringsagenda te komen.

De Stadsregio is bereid om daarbij een actieve rol te spelen en initiatief te nemen; een rol die past in haar ambitie om door te groeien naar een Vervoerregio. Daarbij dient helder afgebakend te zijn wat de rol van de Stadsregio en van de andere partijen is.

Met de door de Stadsregio geambieerde nieuwe actieve rol treden wij niet in de verantwoordelijkheid van de eigenaren van de infrastructuur. De uiteindelijke besluitvorming over de uitvoering van projecten is en blijft voorbehouden aan de diverse gemeenteraden en besluitvorming over het beschikbaar stellen van financiën uit de BDU blijft voorbehouden aan de regioraad.

Tezamen met de beide investeringsagenda's lanceert de Stadsregio voorstellen voor een nieuwe werkwijze en organisatie die volledig op uitvoering van infrastructuurprojecten is gericht. De ambitie is kernachtig samengevat in de volgende begrippen:

- Een professioneel, proactief en communicatief opdrachtgeverschap, dat is gericht op:
- samenwerking met wegbeheerders op basis van gedeelde ambities en dat voor de nieuwe opgaven/projecten wordt gefaciliteerd door een beweging van:
- subsidiëren van projecten naar investeren in bereikbaarheid.

Voor een aantal projecten blijft sprake van de ‘traditionele’ subsidierelatie. In die gevallen zet de Stadsregio in op betere communicatie, aangepaste spelregels en vooral ook op afspraken vooraf en goede monitoring van die afspraken.



Vervolgproces en-acties

12

De concept Investeringsagenda OV is onderwerp geweest van een brede bestuurlijke consultatie (10). Die heeft tot aanscherpingen, verduidelijkingen en vervolgacties geleid. Het resultaat vindt u in de voorliggende definitieve versie van de Investeringsagenda OV. Met de vaststelling van deze agenda door de regioraad is het werk echter nog niet gedaan. Sterker nog: het echte werk moet nog beginnen. Voor de doorstart van de Investeringsagenda OV en vervolguiterwerkingen van de beoogde projecten wil de Stadsregio graag initiatief nemen. De Stadsregio wil graag met de partners in overleg om met hen afspraken te maken die ten goede komen aan de uitvoeringgerichtheid van de projecten. De Stadsregio zal op korte termijn het initiatief nemen om dit proces in gang te zetten.

Onderstaand zijn de activiteiten opgenomen die de komende tijd samen met de partners zullen worden opgepakt.

Activiteiten

Programmeren en prioriteren van de projecten

In de analyses is aangetoond dat het voor het bereiken van 'Meer voor Minder' nodig is om alle trajecten van het Plusnetwerk op de gewenste Pluskwaliteit te brengen; alleen in dat geval kan er een synergie (netwerk) effect ontstaan. Natuurlijk is het wel zo dat er binnen het totale programma projecten zijn die een breed draagvlak hebben of die zo veel effect sorteren, zo urgent zijn of zo sterk kunnen meeliften met reguliere onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan de infrastructuur, dat ze bij voorkeur morgen in plaats van overmorgen uitgevoerd moeten worden. Binnen het programma moet aan bepaalde projecten dus meer prioriteit gehecht worden dan aan andere projecten. Dit is tevens nodig om te zijner tijd kasritmes te kunnen bepalen. De Stadsregio zal het initiatief nemen om samen met de partners de projectvolgorde te bepalen⁵. Hierbij zal een onderscheid worden aangebracht in de projecten op Amsterdams grondgebied en daarbuiten. Deze activiteit moet resulteren in een afgestemd beeld over welk project op welk moment in uitvoering moet/kan komen, zodat de partners in hun eigen meerjarenprogramma's hierop kunnen anticiperen.

55

⁵Voor de R-net trajecten en -projecten is in 2013 reeds een uitgebreide gespreksronde geweest met betrokken ambtenaren en vervoerbedrijven (7). Binnen de complexe omgeving Amsterdam moet deze afstemming nog plaats vinden. De Stadsregio zal hiervoor een procesvoorstel doen.

Vastleggen gezamenlijke visie op het OV: vaststellen Plusnet/R-net en monitoring voortgang.

- Bestuurlijk met alle partners de ambitie Plusnet in Amsterdam, in aanvulling op de ambitie R-net in de regio, delen en vastleggen als uitgangspunt.
- Met de partners het standpunt delen dat het Plusnetwerk en R-net beschouwd moeten worden als een integraal, samenhangend geheel en daarbij afspreken dat er zonder goed alternatief geen schakels aan het Plusnet worden onttrokken.
- Bewaken van de voortgang van de projectrealisatie door het opzetten en uitvoeren van een gezamenlijk monitoringprogramma. Regelmatige terugkoppeling van voortgang aan het DB van de Stadsregio en aan de partners. Jaarlijkse verantwoording van voortgang en resultaten aan de regioraad.
- De urgentie van lopende projecten onderkennen: op korte termijn acties formuleren die zijn gericht op het vlottrekken van deze projecten.

Vervoerders actief sturen

De wijze waarop de Investeringsagenda gaat functioneren heeft ook gevolgen voor de wijze waarop vervoerders worden aangestuurd. Er ligt immers een sterke relatie tussen infrastructuur en exploitatie. Het investeren in OV-infrastructuur die niet gebruikt wordt is niet zinnig. De sturingsfilosofie van de Stadsregio op dit punt is dat de vervoerders (stad en streek) veel vrijheid krijgen om hun eigen lijnvoering te bepalen en dat de juiste prikkels er voor moeten zorgen dat de doelen van vervoerders en overheden niet gaan divergeren. De Stadsregio geeft door het aangeven van de trajecten waarop ze wenst te investeren in doorstroming en betrouwbaarheid sterke signalen aan de vervoerder om juist ook deze schakels te gaan

exploiteren. De te berijden infrastructuur zal in afspraken worden vastgelegd. Dit kan zowel tijdens een lopende concessie als bij het afsluiten van een nieuwe concessie. In de concessievoorwaarden zullen prikkels worden ingebouwd die doorstroming en betrouwbaarheid belonen. Daarnaast ligt het voor de hand dat de Stadsregio via de concessie de vervoerder prikkelt om een lijnvoering te hanteren die aansluit bij de elders in dit stuk genoemde beleidsdoelstellingen.

Opdrachtgeverschap: duidelijkheid krijgen over de rol en positie van de Stadsregio.

- De Stadsregio is als opdrachtgever van het OV verantwoordelijk voor het op peil houden van een goed en betaalbaar voorzieningenniveau van het OV (exploitatie). Tevens is de Stadsregio de belangrijkste financier van OV-infrastructuur en het beheer en onderhoud van rail. Ten aanzien van het opdrachtgeverschap voor OV-infrastructuurprojecten hanteert de Stadsregio graag de volgende beleidslijn. Vanuit haar overkoepelende rol als serviceorganisatie voor en door gemeenten manifesteert het opdrachtgeverschap voor OV-infrastructuurprojecten zich in eerste instantie bij de grensoverschrijdende projecten en/of in die situaties waar (samenwerkende) gemeenten daar om vragen. Voor gemeentelijke projecten ligt het opdrachtgeverschap bij de gemeenten zelf waarbij de Stadsregio gezien het belang van de projecten voor het (Plus)netwerk initiatief kan nemen en daarbij ook voorbereidende werkzaamheden kan verrichten.

In de huidige situatie is de Stadsregio opdrachtgever van verkenningen, planstudies en planuitwerkingen. De Stadsregio heeft hier in de afgelopen jaren veel kennis en expertise mee opgebouwd. Deze kennis en

expertise wil de Stadsregio -vanuit verschillende rollen - inzetten om de ambitie uit de Investeringsagenda te realiseren. In de praktijk kenmerkt onze aanpak zich in alle fasen door het laten samenkomen van belangen van alle relevante partijen. Uiteindelijk neemt ieder van die partijen de besluiten waarvoor zij bevoegd zijn.

Het is van groot belang dat alle partijen bij de start van OV-infrastructuurprojecten goede en duidelijke afspraken maken over rollen en verantwoordelijkheden, gericht op het daadwerkelijk voor elkaar krijgen van de uitvoering van deze projecten. De komende periode gaat de Stadsregio in gesprek met haar partners om hier invulling aan te geven voor de verschillende categorieën projecten en projectfasen, waarna per project maatwerkafspraken zullen worden gemaakt.

- Bij de start van het project goede afspraken maken tussen partijen over rollen en verantwoordelijkheden, gericht op het voor elkaar krijgen van de uitvoering van OV projecten. Hierbij tevens aandacht voor de mogelijke discrepantie tussen de rol van opdrachtgever en de rol van toetsers van financieringsaanvragen.

Uitwerken wijze van financiering van projectkosten

- Voor het realiseren van projecten die positief bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelen is de Stadsregio bereid ook financieel haar verantwoordelijkheid te nemen. Als de Stadsregio optreedt als opdrachtgever wijzigt haar rol van subsidiënt naar investeerder in bereikbaarheid.
- Nagaan op welke wijze een positieve prikkel kan worden ingebouwd om tot tijdige realisatie te komen en hiervoor een pilot organiseren (bijvoorbeeld voor project Daalwijdreef). Bespreekbaar hierbij is een

bijdrage van de Stadsregio in de subsidiabele kosten van OV-projecten van 100% gekoppeld aan heldere prestatieafspraken met de wegbeheerder.

- De Stadsregio is tevens bereid financieel bij te dragen aan de gevolgskosten van het investeren in OV-infrastructuur en/of financieel bij te dragen aan compenserende maatregelen.

Versterken interne organisatie, capaciteit en competenties van de Stadsregio.

- Inzet op de Stadsregio als volwaardige partner, betekent meer en betere betrokkenheid van de Stadsregio bij de diverse projecten. De Stadsregio is bereid hiervoor aanvullende capaciteit te leveren.
- Investeren in professionaliteit van projectleiders en inzet van specifieke expertise als daar behoefte aan is.
- Bij het bepalen van de maatregelen binnen het project of afweging van tracé-varianten zijn verdere optimalisaties mogelijk. Instrumenten als de MKBA en de Kosteneffectiviteitsanalyse worden hiervoor ingezet. Oog houden voor het synergie effect; maatregelen en projecten hangen samen, ze vormen een netwerk. Incorporeren van dit netwerkeffect in de project-MKBA's. De Stadsregio ontwikkelt een handreiking voor de toepassing van deze instrumenten.

Optimaliseren werkwijze tussen Stadsregio en partijen.

- Bekijk samen met de partners de vigerende procedures en werkwijze. Hoe zorgen de partners samen voor tempo, beheersing van risico's en controle over de scope. Ga na waar belemmeringen zijn en aanpassingen resulteren in betere en snellere projectuitvoering
- Bij overdracht van projecten (zowel intern als extern) in elke fase, alle

afspraken en toezeggingen vooraf SMART maken en vastleggen.

- De Stadsregio wil graag met de partners bespreken hoe het adagium ‘werk-met-werk maken’ ingevuld kan worden vanuit het belang van het OV. In voorkomende gevallen kan het OV de katalysator zijn om ander (onderhouds)werk te starten.
- Met de Dienst Metro van Amsterdam worden procesafspraken gemaakt betreffende het onderhouden van de mogelijk op termijn niet meer in gebruik zijnde railinfrastructuur.
- Verduidelijken definities en voorkomen misverstanden in discussies over kosten, dekking en risico's. Communiceren over de (nieuwe) werkwijze richting wegbeheerders.
- Voor de lopende projecten die vertraagd zijn, maximaal gebruik maken van de recent vastgestelde procedures rondom de ‘hulpimpuls’: hulp bij lopende projecten om eigen bijdrage en financieel tekort te helpen afdekken: dan snel stap naar uitvoering.
- Voor nieuwe en lopende projecten, in overleg met de wegbeheerder komen tot een helder beeld over het opdrachtgeverschap en de projectorganisatie. Afspraken vastleggen in een bestuursovereenkomst of convenant waarin tevens de ambitie wordt verwoord.

Met de gemeente Amsterdam is dit proces reeds gestart. Begin 2014 wordt samen met de betreffende gemeenten ook het proces voor de gebieden buiten Amsterdam opgepakt. Dan wordt ook met hen bekeken welke verbeteringen van de uitvoeringsgerichtheid mogelijk zijn en op welke wijze projecten versneld uitgevoerd kunnen worden.

Betere communicatie tussen Stadsregio en partners

- Actief op de hoogte zijn van de planning van beheer en onderhoud van wegbeheerders om tijdig te kunnen inspelen op het meenemen van verbeteringen op het gebied van OV.
- Structureel overleg met partijen, zowel op ambtelijk, directeuren en bestuurlijk niveau, om voortgang te bewaken en tijdig in te kunnen spelen op knelpunten.
- ‘Best practices’ zoeken: laten zien welke projecten goed gaan en op welke wijze dit is georganiseerd en samen met de partners bekijken of dit toepasbaar is voor andere projecten.
- Het OV-belang in de Amsterdamse VerkeersCommissie (CVC) versterken.

Slimme coördinatie van het programma

- Bezien op welke wijze de projectsturing kan worden gecoördineerd. Samen met de partners het idee van programmasturing verder uitwerken. Hierbij aandacht schenken aan bestaande projecten (die wellicht van scope moeten veranderen) en nieuwe projecten.
- De mogelijkheid onderzoeken van het instellen van een coördinerend directeuren overleg dat toeziet op de programmasturing.

Op zoek naar efficiënt beheer en onderhoud

De Stadsregio is van mening dat beheer- en onderhoudskosten betrokken moeten worden bij de investeringsbeslissing. In het toepassen van de methode van LifeCycle-Costs, voor zover dat nog niet gebeurt, zien wij goede mogelijkheden. Ook in MKBA's voor projecten en projectalternatieven dienen de B&O-kosten te worden meegewogen. Vroegtijdig in het project dient er reeds aandacht te zijn voor de kosten van beheer en onderhoud. Daarbij is het niet per definitie zo dat bij uitvoering van de maatregelen

uit de Investeringsagenda OV de beheer en onderhoudslasten zullen stijgen. Wij gaan graag samen met partijen op zoek naar mogelijkheden om door middel van mogelijk iets duurder infrastructuur juist een besparing op B&O te bereiken. Er zijn al voorbeelden van slijtvaste wissels en ook met contractvormen waarbij de investering en het beheer en onderhoud in één innovatief contract op de markt wordt gezet zijn inmiddels door Rijkswaterstaat goede ervaringen opgedaan.

Korte termijn acties

Door een aantal partijen zijn in hun reactie concrete suggesties gedaan die de Stadsregio als zinvol aanmerkt en die die snel opgepakt moeten worden. De Stadsregio zal voor de volgende actie op korte termijn initiatieven ontwikkelen en deze acties samen met de partners verder vorm geven:

- Verbeteren van het halteringsproces.
- Uitwerken innovatieve oplossingen technische infrastructuur (slimme wissels, beweegbare bruggen, VRI's, automatiseren beheer bovenleidingsnet et cetera).
- Initiatief nemen voor het starten van nadere Verkenningen naar specifieke Plusnettrajecten zoals bijvoorbeeld voor de Rozengracht/ Marnixstraat, het zuidelijke deel van de Ferdinand Bolstraat en de Haarlemmermeerstraat (in samenhang met het Surinameplein, de Zeilstraat en de Amstelveenseweg).
- Verder uitwerking geven aan de programmasturing (fase 2) en daarin onder meer aandacht schenken aan: (1) het idee om een OV-toets op ruimtelijke plannen in te stellen, (2) het idee om aan gemeenten een klein geormerkt 'werk-met-werk' budget beschikbaar te stellen, (3) het idee om een integraal afwegingskader voor ingrepen in de openbare ruimte te ontwikkelen.

Referenties

- (1). Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam, discussiedocument, Strategy Development partners, 16 mei 2012
- (2). Gebiedsagenda, Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, concept 2013 v4, rijk en regio
- (3). R-Net, Een productformule voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer, Stadsregio Amsterdam, december 2010.
- (4). Uitvoeringsprogramma 2013 van het RVVP, Stadsregio Amsterdam, december 2012.
- (5). MobiliteitsAanpak Amsterdam, Amsterdam aantrekkelijk en bereikbaar, juni 2013.
- (6). Plan22, investeren in openbaar vervoer, Goudappel Coffeng, 23 april 2013.
- (7). Uitvoeringsprogramma R-net Stadsregio Amsterdam, APPM, 17 juni 2013.
- (8). MKBA Plan22, Analyse kosten en baten, Ecorys, 17 juni 2013.
- (9). Investeringsagenda Weg, concept rapportage, november 2013.
- (10). Reactienota: Nota van beantwoording en nota van wijziging van de Investeringsagenda OV, november 2013.

Bijlagen

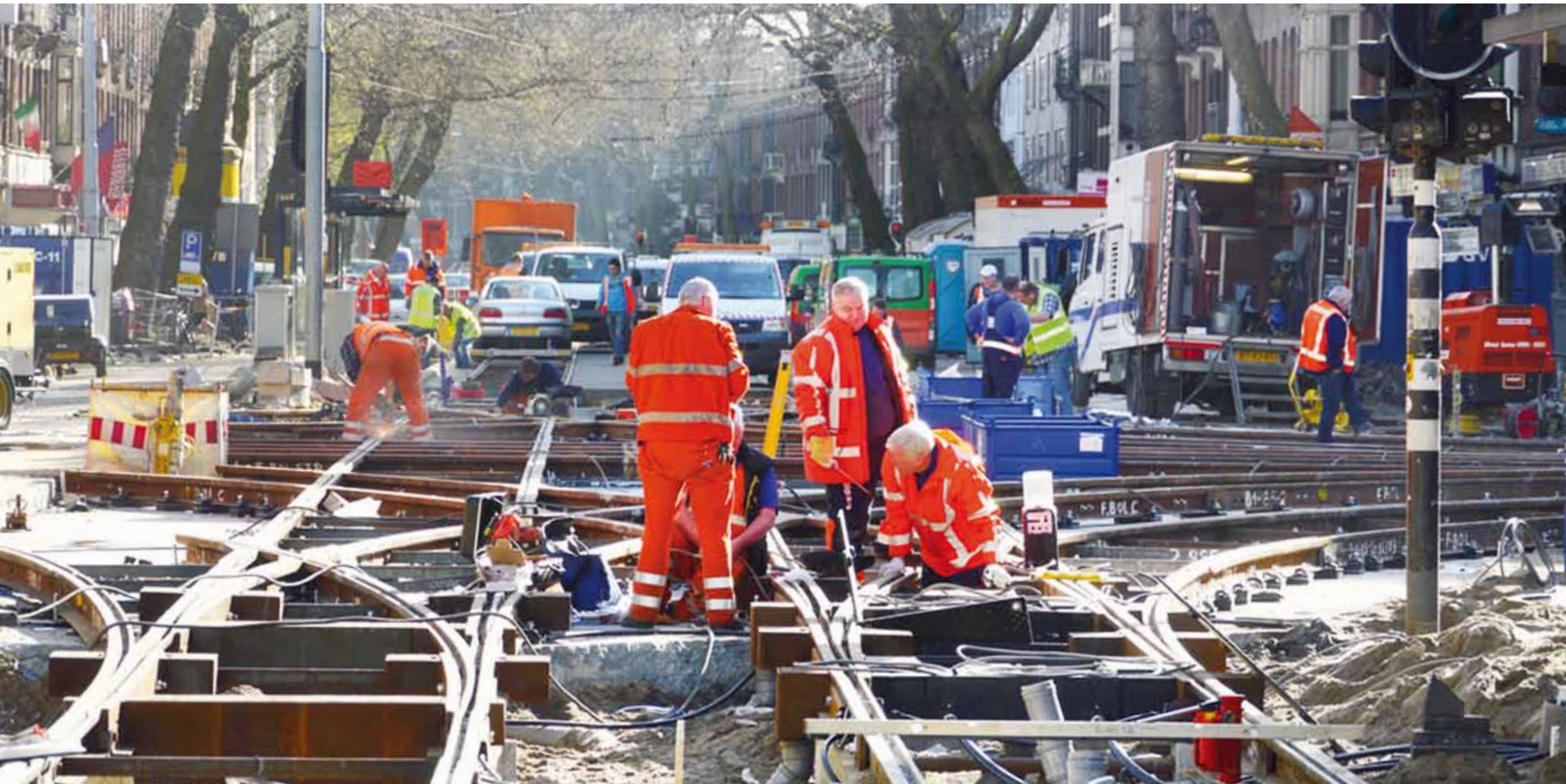
Bijlage 1. Ramingsgrondslag investeringen en traject beschrijvingen 2014-2025 en na 2025

Bijlage 2. Overzichtskarta Plusnet en R-Net

Bijlage 3. Projecten verplicht cq. in uitvoering

*Samenkomen is een begin,
samenblijven is vooruitgang en
samenwerken is succes.*

Henry Ford



Bijlage

Toelichting op de bijlagen.

In deze bijlagen zijn de trajectbeschrijvingen van de investeringstrajecten opgenomen. Ook worden hier de uitgangspunten die bij het ramen van de investeringsbedragen zijn gehanteerd verantwoord. In deze bijlagen wordt een onderscheid gemaakt naar trajecten in en buiten Amsterdam. De trajectbeschrijvingen zijn in drie typen opgedeeld:

- Trajecten die nieuw of nu al in studie zijn en waarvan realisatie voor 2025 is voorzien (bijlage 1.1).
- Generieke kleine investeringsprojecten waarvan realisatie voor 2025 is voorzien (bijlage 1.2).
- Trajecten die nieuw of nu al in studie zijn en waarvan realisatie na 2025 is voorzien. Het betreft mogelijke doorontwikkeling van het Plusnet (bijlage 1.3).

In Bijlage 2 is een overzichtskaart van het complete Plusnet/R-Net opgenomen. In bijlage 3 staan de beschrijvingen van de reeds in uitvoering zijnde of financieel verplichte projecten.

Uitgangspunten voor de investeringsramingen.

Voor de raming van de investeringen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ramingen grote projecten op basis van schetsontwerpen met ramingsonzekerheid van + en – 40%
- Prijspeil 2013.
- Voor grote herprofileringen en nieuwe rail- en businfrastructuur zijn eenheidsbedragen gebruikt voor de volgende onderdelen:
 - wissels
 - kruispunten
 - spoorwerk
 - bovenleiding
 - haltes
 - verharding
 - verwijderen spoor (indien relevant)
- Opslag onvoorzien 30% voor trajecten waar nu al OV aanwezig is en voor 40% voor nieuwe trajecten.
- Kleinere maatregelen gebaseerd op eenheidsbedragen (Quick Scan TransTec, 2011).
- Indien beschikbaar zijn ramingen overgenomen van onderhanden studies (o.a. Westelijke Tramlijnen en Amstelveenlijn).
- Indien nieuwe infrastructuur wordt voorzien zijn tevens kosten B&O opgenomen op basis van eenheidsbedragen (€ 125 per strekkende meter enkel spoor en € 250 per strekkende meter dubbelspoor). Overigens leiden snelheidsverhogende maatregelen dikwijls tot een afname van de B&O-kosten, maar deze zijn niet gekwantificeerd.

Bijlage 1.1, Trajecten in studie of nieuw, realisatie voor 2025, groot

08-jan-14

62

No.	AMSTERDAM	Scope omschrijving	Periode uitvoering (samen met partners te bepalen)	Raming projectkosten (mln. Euro)
A	HOV-tram Westelijke tramlijnen Osdorp fase 2a	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Matterhorn - Meer en Vaart.		2.4
C	HOV-tram Westelijke tramlijnen Lelylaan fase 2a	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Meer en Vaart - Surinameplein.		5.8
C (*)	HOV-tram Westelijke tramlijnen kruising Lelylaan/A10 fase 3	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op trambaan over A10 ter hoogte van Cornelis Lelylaan. Integrale opgave met weg.		8.0
C'	HOV-tram Westelijke tramlijnen Surinameplein fase 2a	Aanpassing sporen en haltelocaties Surinameplein aan trampluss.		7.9
D	HOV-tram Westelijke tramlijnen Overtoomse Sluis+Overtoom fase 2a	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Leidsebosje - Surinameplein, aanpassing brug Overtoomse Sluis.		6.3
E+F	HOV-tram Westelijke Tramlijnen kwaliteit lijn 13	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Lambertus Zijlplein - Rozengracht/Marnixstraat.		4.7
G	HOV-tram Rozengracht - Raadhuisstraat - Nieuwe Zijdsvoorburgwal	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Martelaarsgracht - Rozengracht/Marnixstraat.		9.6
H	HOV-tram Station Sloterdijk - Admiraal de Ruijterweg	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Station Sloterdijk - Admiraal de Ruijterweg/Jan Evertsenstraat.		3.7
I	HOV-tram Westelijke tramlijnen Nieuw Sloten+Slotervaart fase 2a	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Oudenaardeplantsoen - Hoofddorpplein.		0.9
J	HOV-tram Haarlemmermeerstraat	Haarlemmermeerstraat met aansluitingen (plus meerkosten Hoofddorpplein t.o.v. I).		10.8
K	HOV-tram Station Zuid - Roelof Hartplein	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Station Zuid - Roelof Hartplein via Beethovenstraat, in aanvulling op maatregelen project HOV-tram Amsterdam Zuid - Amstelveen.		1.5
(*)	Kruising de Boelelaan/Buitenveldertselaan	Aanpak kruispunt (verbetering rijtijd en betrouwbaarheid bussen van en naar busstation en afwikkeling hoogwaardige tram Amstelveenlijn). Integrale opgave met weg.		PM ⁶
L	HOV-tram Amstelstation - Roelof Hartplein	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Amstelstation - Roelof Hartplein via Ceintuurbaan - Ferdinand Bolstraat - Churchillaan.		2.5
M	HOV-tram Diemen - Alexanderplein fase 2	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Diemen Sniep - Alexanderplein, in aanvulling op maatregelen fase 1.		14.0
N	HOV-tram IJtram	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid IJtram en aanleg eventuele keerlus Zeeburgereiland.		4.8
O	HOV-tram binnenring-oost	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Azartplein - Leidseplein via binnenring.		1.0

⁶ De raming van de projectkosten is voornamelijk in dit overzicht op PM gezet. Parallel aan het proces rondom het definitief maken van de OV agenda, is in samenwerking met partijen gewerkt aan de 'OV Netwerkstudie Zuidas'. Dit kruispunt is naar voren gekomen als belangrijke opgave. Nadere uitwerking is nodig om tot eerste inschatting te komen van projectkosten.

zie vervolg op de volgende pagina>>

No.	AMSTERDAM	Scope omschrijving	Periode uitvoering (samen met partners te bepalen)	Raming projectkosten (mln. Euro)
R	HOV-tram Station Zuid - Overtoomse Sluis	Aanleg traminfrastructuur Parnassusweg met aansluitingen, verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Olympiaplein - Overtoomse Sluis via Amstelveenseweg.		22.7
S	HOV-tram Haarlemmer Houttuinen - Marnixstraat	Traminfrastructuur Haarlemmer Houttuinen met aansluitingen, verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Haarlemmerplein - Rozengracht/Marnixstraat.		12.4
U	HOV-bus Amsterdam CS - Geuzenveld	Opwaarderen busvtraject CS - Geuzenveld en strekken route via Haarlemmerweg. Alternatieve route via centrale markthallen als alternatief meenemen.		7.7
V	HOV-bus Noord - Muiderpoort	Opwaarderen busverbinding metrostation Noord - Station Muiderpoort via A10.		2.4
W	HOV-bus Amstelstation - Science Park	Opwaarderen busverbinding Amstelstation - Science Park, voorbereid op plusnet tram na 2025.		0.3
X	HOV-busbanen Sloterdijk fase 2	Verbetering aan- en afvoer busstation Sloterdijk, maatregelen op de Basisweg en op-/afrit A10.		1.7
Y	HOV-tram Leidseplein	Aanpassing sporen en haltelocaties Leidseplein aan tramplus.		6.3
Y	HOV-tram Stadhouderskade	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op Stadhouderskade tussen Hobbemastraat en Vondelstraat.		4.1
1	HOV-bus Amsterdam Noord - Zaanstad	Aanleg twee HOV-busroutes tussen Amsterdam Noord/Noorderpark en Zaanstad, Amsterdamse deel.		9.0
2	HOV-bus Westtangent	Aanleg HOV-busroute tussen Station Sloterdijk en Schiphol via Osdorp.		35.0
3	HOV-bus Bijlmer - IJburg fase 1	Aanleg HOV-route tussen Station Bijlmer en IJburg (met verknoping IJtram) fase 1.		31.6
5	HOV-bus Daalwijkdreef	Aansluitend op HOV-maatregelen in Diemen, verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Station Bijlmer - Provincialeweg Diemen via Daalwijkdreef.		5.0
9	HOV-bus Prins Hendrikkade-Noord	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op Prins Hendrikkade tussen IJ-tunnel en Centraal Station en aanpassen halteconfiguratie, Amsterdamse deel.		3.0
	Comfortnet-tram Rode Loper	Verbetering betrouwbaarheid op traject Dam - Munt - Vijzelstraat - Ferdinand Bolstraat.		5.0
	Comfortnet-tram Zuid - Gelderlandplein / Station RAI	Mogelijke aanleg traminfrastructuur tussen Station Zuid en Gelderlandplein / Station RAI ten behoeve van comfortnet.		30.0
	HOV-knoop Amstelstation	Aanleg nieuw busstation en nieuwe tramplus Amstelstation incl. voorzieningen voor busplus/ tramplus (na 2025) naar Science Park.		5.0
	HOV-transfer Amsterdam CS	Optimalisatie transfer Amsterdam CS door verbinding metroverdeelhal-stationshal en kappen metroingang.		5.0
	HOV-tram opstelvoorziening Zeeburg	Uitbreiding opstelvoorziening tram Zeeburg ten behoeve van IJtram.		5.0
	HOV-tram keervoorziening Station Zuid	Aanleg nieuwe keervoorziening voor plusnet tram nabij Station Zuid.		6.7
	HOV-metro capaciteit Weesperplein	Capaciteitsuitbreiding transfer metrostation Weesperplein van perron naar centrale hal en mogelijk van hal naar maaiveld.		2.5
	HOV-kwaliteit metrostations Oostlijn	Optimalisering kwaliteit metrostations Oostlijn (o.a. kap van der Madeweg, stationsomgeving)		12.5
	Totaal AMSTERDAM			296.8

No.	STREEK	Scope omschrijving	Periode uitvoering (samen met partners te bepalen)	Raming projectkosten (mln. Euro)
II	HOV-bus Schiphol Noord - Station Zuid	Aanleg van 2-zijdige busbaan aan zuidzijde A4/A10 tussen nieuwe knoop Schiphol-Noord en Station Zuid, inclusief busbaan de Boelelaan.		15.0
III	HOV-bus Schiphol Noord - Schiphol Rijk	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op de busverbinding Schiphol Noord - Kruisweg/Schiphol Rijk.		25.0
IV	HOV-knoop Schiphol Plaza	Uitbreiding en verbetering OV-knooppunt Schiphol (bus en trein), in combinatie met uitbreiding terminal.		15.0
V (**)	HOV-bus N235/N247 Bereikbaarheid Waterland	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op de busverbinding Waterland - Amsterdam. In Purmerend en op knoop Amsterdam Noord integrale opgave met weg.		21.0
VI (*)	HOV-bus Amsterdam Noord - Zaanstad	Aanleg twee HOV-busroutes tussen Amsterdam Noord/Noorderpark en Zaanstad, streekdeel. In Zaanstad integrale opgave met weg.		30.0
VII (*)	HOV-tram Amstelveen - Uithoorn	Mogelijke doortrekking hoogwaardige tramverbinding Station Zuid - Amstelveen naar Uithoorn (indien geen tram, dan busbaan). Integrale opgave met weg.		45.0
VIII	HOV-bus N201 Aalsmeer	Aanleg busvoorzieningen op vrijkomend N201 tracé door Aalsmeer, aansluitend op busbanen Kruisweg en Uithoorn.		2.5
IX	HOV-bus Kruisweg Zuid A4 - Aalsmeer	Verdere optimalisatie busbaan zuidkant Schiphol en verknoping met ringlijn en realiseren HOV-knoop Schiphol Zuid.		7.5
XI	HOV-bus passage Amstelbrug Ouderkerk a/d Amstel	Groot onderhoud brug Ouderkerk a/d Amstel met enkele verbeteringen voor HOV en fiets.		3.0
XII	HOV-bus Bollenstreek/Westflank/Werkstad A4 fase 1	Aanleg busvoorzieningen tussen Zuid-Holland en N207 en busbaan zuidrand Hoofddorp/Huis van de Sport.		15.0
9	HOV-bus Prins Hendrikkade-Noord	Verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op Prins Hendrikkade tussen IJ-tunnel en Centraal Station en aanpassen halteconfiguratie, streekdeel.		7.0
	Totaal STREEK			186.0
	Totaal AMSTERDAM en STREEK			483

(*) Bepaalde trajecten of locaties zijn als integrale opgave weg en OV aangemerkt . Deze trajecten of locaties zullen integraal verder worden uitgewerkt.



Bijlage 1.2, Generieke kleine projecten in studie of nieuw, realisatie voor 2025.

08-jan-14

66

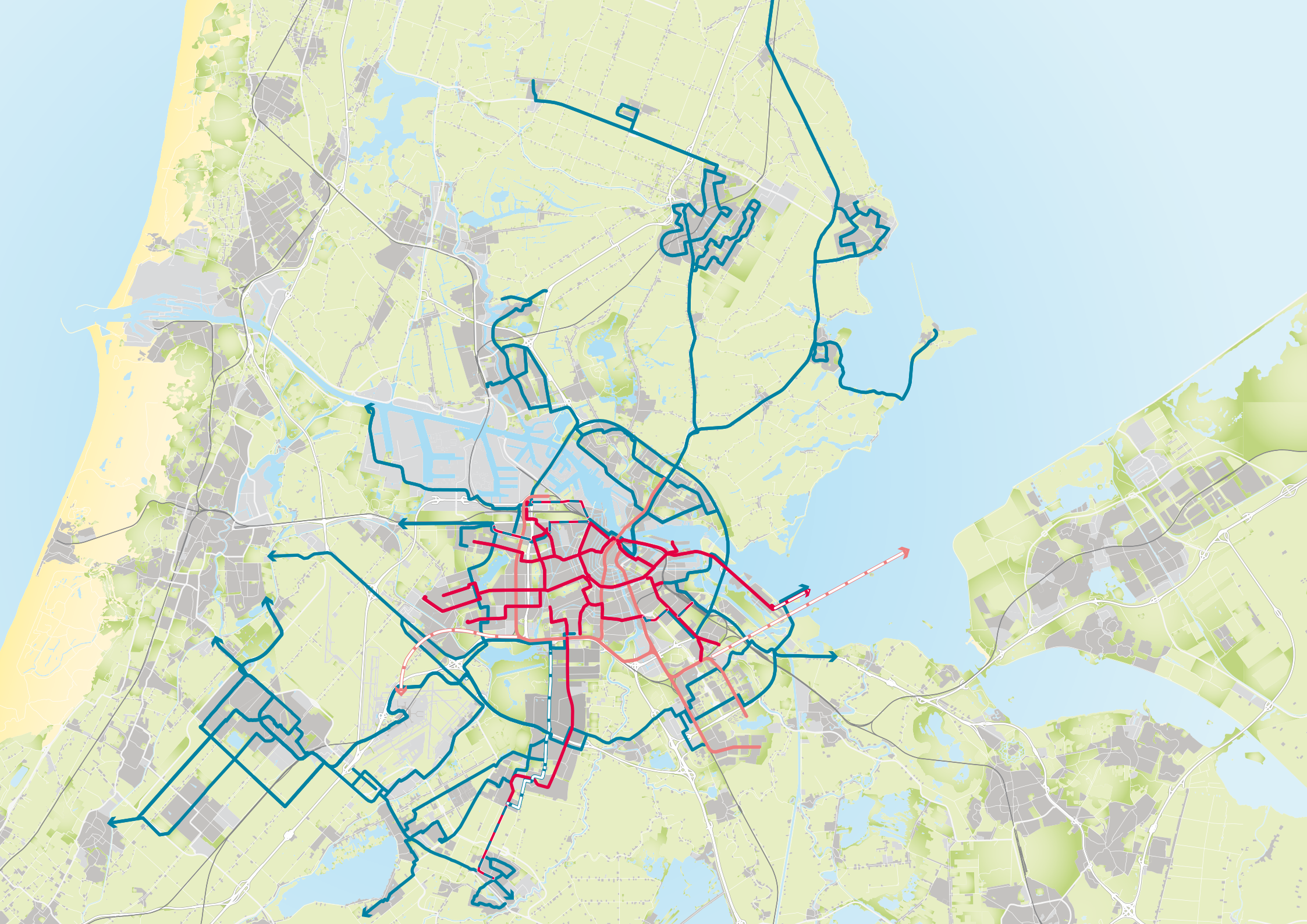
	AMSTERDAM	Scope omschrijving	Periode uitvoering (samen met partners te bepalen)	Raming projectkosten (mln. Euro)
O',P, Q,T,Z	Kleine projecten verbeteringen	Kleinschalige verbeteringen rijtijd/betrouwbaarheid plusnet.		0.7
	Verknoping en inpassing kruispunten Plusnet/R-Net en autonetwerk: P&R	Optimalisering overstap tussen HOV/Plusnet-lijnen, met aandacht voor omgeving en verblijfsgebied en mogelijkheden voor optimalisering verknoping met autonetwerk door (extra) inzet op het realiseren van P&R-plekken		10.0
	Verknoping en inpassing kruispunten Plusnet/R-Net	Optimalisering overstap tussen HOV/Plusnet-lijnen, met aandacht voor omgeving en verblijfsgebied.		10.0
	Wayfinding knooppunten	Verbetering reisinformatie op knooppunten d.m.v. dynamische en statische reisinformatie en verwijssysteem.		4.0
	Fietsenstallingen haltes en knooppunten	Uitbreiding en verbetering kwaliteit fietsenstalling bij OV-haltes en knooppunten, plus routes van en naar halte/OV-knoop.		10.0
	Reisinformatie haltes en knooppunten	Afronden uitrol dynamische reisinformaties op haltes in stad.		5.0
	Flexibiliteit tramnet	Realiseren extra wissels, verbindingsbogen, opstelsporen en keerlussen ten behoeve van flexibiliteit tramnetwerk.		10.0
	Verlenging tramhaltes naar 45 meter	Verlengen tramhaltes op een aantal trajecten, ten behoeve van de inzet van langer trammaterieel (45 meter in plaats van de huidige standaardmaat van 30 meter).		4.8
	Optimalisatie dienstregeling	Kleinere verbeteringen ten gunste van exploitatie, onder meer op het moment van ingaan nieuwe concessie.		4.0
	Toegankelijkheid bushaltes	Toegankelijk maken van bushaltes, accent ligt op de resterende opgave binnen de gemeente Amsterdam.		5.0
	Kleine OV-infra algemeen, comfortnet	Doorstromingsmaatregelen bus/tram, prioriteit OV VRI, toegankelijkheid bus, comfortnet		45.0
	Totaal AMSTERDAM			98.5
	STREEK	Scope omschrijving	Periode uitvoering (samen met partners te bepalen)	Raming projectkosten (mln. Euro)
	VRI-aanpassingen	Aanpassing diverse VRI's in streek gericht op verbeteringen prioriteit OV.		2.0
	Wayfinding knooppunten	Verbetering reisinformatie op knooppunten d.m.v. dynamische en statische reisinformatie en verwijssysteem.		1.0
	Fietsenstallingen haltes en knooppunten	Uitbreiding en verbetering kwaliteit fietsenstalling bij OV-haltes en knooppunten, plus routes van en naar halte/OV-knoop.		5.0
	Reisinformatie haltes en knooppunten	Afronden uitrol dynamische reisinformaties op haltes in streek (met name Haarlemmermeer).		0.5
	Totaal STREEK			8.5
	Totaal AMSTERDAM en STREEK			107

Bijlage 1.3, Trajecten in studie of nieuw, realisatie na 2025

08-jan-14

	AMSTERDAM	Scope omschrijving	Periode uitvoering (samen met partners te bepalen)
B	HOV-tram Osdorp-Noordwest	Mogelijke verlenging HOV-tramtraject Dijkgraafplein - Osdorp-Noordwest.	
E	HOV-tram Geuzenveld-Noord	Mogelijke verlenging HOV-tramtraject Lambertus Zijlplein - Geuzenveld-Noord.	
O	HOV-tram KNSM-eiland	Mogelijke verlenging HOV-tramtraject naar KNSM-eiland.	
M'	HOV-tram Diemen-Zuid	Aanleg HOV-tramtraject naar trein-/metrostation Diemen-Zuid.	
3+N (*)	HOV-bus Bijlmer - IJburg fase 2	HOV-bustraject Bijlmer - IJburg fase 2. Bij de afrit van de A10 ligt een integrale opgave met weg.	
N'	HOV-tram IJburg 2e fase	Doortrekking IJtram via Centrumeiland naar IJburg 2e fase.	
N	HOV-tram verbeteren netwerkfunctie IJtram	Aanleg verbinding tussen IJtram en overige HOV-tramnetwerk en mogelijke aanleg halte in Piet Heintunnel.	
T	HOV-tram 2e as CS - Bos en Lommer - Slotmeer	Aanleg HOV-tramtraject Haarlemmerweg - Bos en Lommerweg, verbetering rijtijd en betrouwbaarheid op traject Bos en Lommerweg - Burg. de Vlughtlaan.	
W	HOV-tram Amstelstation - Science Park	Aanleg HOV-tramtraject tussen Amstelstation en Science Park.	
Y (*)	HOV-tram Stadhouderskade/Leidsebosje	Scheiden tram en auto door ongelijkvloers brengen van auto. Kwaliteitsverhoging verblijfsklimaat fiets en voetganger.	
4	HOV-bus Indische Buurt - Science Park	Aanleg HOV-bustraject tussen Insulindeweg en Science Park.	
6	HOV-bus Havenstad Amsterdam fase 1	Ontsluiting van Havenstad met HOV-bus, met aansluiting op Station Sloterdijk.	
6	HOV-tram Havenstad Amsterdam fase 2	Ontsluiting van Havenstad met HOV-tram, met aansluiting op Station Sloterdijk.	
7	HOV-bus Science Park - A1	Aanleg HOV-bustraject tussen Science Park en A1/A10.	
8	HOV-bus Hamerstraatgebied	Ontsluiting van Hamerstraatgebied met HOV-bus.	
10	HOV-tram oostelijke binnenstad	Aanleg HOV-tramtraject tussen CS en Sarphatistraat via oostelijke binnenstad.	
	HOV-metro keevoorziening Oostlijn	Realiseren keevoorziening metro Oostlijn nabij Amstelstation of voorbij CS (indien capaciteitsproblemen Oostbuis).	
	STREEK	Scope omschrijving	Periode uitvoering (samen met partners te bepalen)
XIII	HOV-bus Amstelveen - Amsterdam	Aanleg tweede HOV-as voor bussen in Amstelveen en Amsterdam Buitenveldert (indien Amstelveenlijn niet wordt doorgetrokken naar Uithoorn).	
XIV	HOV-metro Zuid - Schiphol	Doortrekking metro vanaf Station Zuid in richting Schiphol 2e terminal via Riekerpolder.	
XV	HOV-tram Haarlem - Hoofddorp - Schiphol - Amstelveen	Vertramming van de huidige HOV-bustraject Haarlem - Hoofddorp - Schiphol - Amstelveen.	
XVI	HOV-bus Bollenstreek/Westflank/Werkstad A4 fase 2	Aanleg aanvullende vrijliggende busbanen (in aanvulling op HOV Bollenstreek), gekoppeld aan Westflank en Werkstad.	
XVII	HOV-bus Hoofddorp e.o.	Aanleg aanvullende HOV-trajecten in Hoofddorp (o.a. door centrum), mede ter ontlasting van huidige R-net busbanen.	
XVIII	IJmeer metroverbinding	Metroverbinding tussen Amsterdam en Almere via het IJmeer, aansluitend bij Diemen.	







(*) Bepaalde trajecten of locaties zijn als integrale opgave weg en OV aangemerkt . Deze trajecten of locaties zullen integraal verder worden uitgewerkt.



Bijlage

2

Bijlage 2. Overzichtskaart Plusnet en R-Net

-  Metro
 -  Plustram
 -  R.net/Busplus
 -  Tram of bus
-
-  Plusnet
 -  mogelijk Plusnet

Bijlage 3. Projecten in uitvoering/verplichting

08-jan-14

AMSTERDAM	Scope omschrijving	Periode uitvoering	Bijdrage Stadsregio
HOV-knoop Kapvoorziening metro Noord	Aanbrengen van kapvoorziening voor de nieuwe metrohalte Noord-Zuidlijn 'Noord', als onderdeel van de integrale vervoersknoop in Amsterdam Noord.	2015-2017	33.0
HOV-bus A1 - Provincialeweg - Muiderstraatweg Diemen	Maatregelen voor verbetering van de snelheid en betrouwbaarheid voor de bus op het noordelijk deel van de Provincialeweg in Diemen.	2014-2015	5.0
HOV-knoop Station Zuid	Aanleg nieuw busstation, tramhaltes en OVT terminal, optimale aantakking Amstelveenlijn, als onderdeel van de integrale ontwikkeling Zuidas (fase voor 2022).	2014-2028	130.0
HOV-tram Ring Oud-Zuid/Oud-West	Verbetering doorstroming tram op ring Oud-Zuid en Oud-West, in aanvulling op aantal reeds uitgevoerde schakels.	2013-2018	5.3
HOV-metro Uitbreiding opstelvoorzieningen	Uitbreiding opstelvoorzieningen voor de metro binnen Amsterdam, vanwege nieuw en langer metromaterieel (onderdeel AMSYS).	2013-2016	47.2
HOV-metro Optimalisatie ICT/Telecom	Aanpassing en uitbreiding ICT en Telecomvoorziening, zowel voor de nieuwe metro Noord-Zuidlijn als voor het overige metronetwerk (onderdeel AMSYS).	2013-2016	17.2
HOV-metro Uitbreiding werkplaats Diemen	Uitbreiding van de werkplaats in de gemeente Diemen, zodat ook de nieuwe en langere metrovoertuigen onderhouden kunnen gaan worden (onderdeel AMSYS).	2013-2015	19.9
HOV-metro Signalling&Control	Aanleg systemen S&C voor de nieuwe metro Noord-Zuidlijn en vervanging en verbetering systemen voor de huidige metrolijnen.	2013-2018	37.3
HOV-tram Toegankelijkheid voorplein Amsterdam CS	In het kader van aanpassingen voorplein Amsterdam CS worden de beide tramemplacements toegankelijk gemaakt.	2014-2018	15.5
HOV-bus Inrichting busstation Amsterdam CS	Afbouw en inrichting busstation Amsterdam CS, verbeterde halte-indeling en aanleg dynamische reisinformatie en informatiepunt reizigers.	2014-2015	5.0
HOV-bus Westelijke toegang Amsterdam CS	Busbaan in noordelijke richting op de route van de bussen naar het busstation Amsterdam CS aan de IJ-zijde, onderdeel van herprofilering en aanpassen kruising.	2013-2014	1.0
HOV-bus busbanen Sloterdijk fase 1	Verbetering aan- en afvoer busstation Sloterdijk, maatregelen op de Arlandaweg en Radarweg.	2013-2015	1.7
Totaal AMSTERDAM			318.1

Bijlage

3

71

STREEK	Scope omschrijving	Periode uitvoering	Bijdrage Stadsregio
HOV-bus Veiligheidsmaatregelen Abdijtunnel	De bustunnel Hoofddorp - Schiphol voldoet niet aan de laatste eisen op het gebied van tunnelveiligheid, aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk.	2013-2014	8.5
HOV-bus Busbaan A4 - Fokkerweg	Aanleg busbaan tussen de busoversteek A4 en de Fokkerweg, aansluitend op de busbaan in Aalsmeer en Uithoorn en busbaan in Haarlemmermeer.	2013-2014	2.5
HOV-bus A1/A6/A9	Aanleg busbanen en maatregelen voor de bus in het kader van de afspraken over de wegbuitbreiding Amsterdam - Almere, voor een deel parallel aan de rijksweg A1.	2013-2020	11.8
HOV-tram Amsterdam Zuid - Amstelveen (ombouw)	Ombouw van de huidige sneltram Amstelveen naar een hoogwaardige tramverbinding en verbeteren van lijn 5 tussen Station Zuid en Leidseplein.	2016-2020	212.0
HOV-bus A9 fase 1	Realiseren R-net verbindingen Haarlem - A9 Badhoevedorp van en naar Amsterdam Zuid en Amstelveen. Inclusief route oostelijk van busstation Amstelveen. (inclusief bijdrage 5 miljoen vanuit Westtangent voor HOV knoop Schiphol Noord).	2014-2017	30.0
Totaal STREEK			264.8
Totaal AMSTERDAM en STREEK			583

Colofon

Fotografie:

Gé Dubbelman

Miranda Smit

Marc van Deventer

Graphic Dynamics Laren

Ontwerp kaarten:

DRO Amsterdam

Vormgeving:

Graphic Dynamics Laren

Druk:

DPP Houten



Zestien gemeenten samen voor bereikbaarheid,
leefbaarheid en economische ontwikkeling.

De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster,
Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan,
Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland,
Zaanstad en Zeevang vormen samen de Stadsregio Amsterdam.

Stadsregio Amsterdam

Postbus 626, 1000 AP Amsterdam

Telefoon 020-5273700

Internet www.stadsregioamsterdam.nl

