



Voortgang strategische opgaven en Investeringsagenda Mobiliteit in 2020

Vastgesteld door de regiraad van 6 juli 2021

Voortgang strategische opgaven en Investeringsagenda Mobiliteit in 2020

Inhoudsopgave

Samenvatting en leeswijzer	1
2020: Mobiliteit veranderde door COVID-19	2
Voortgang projecten en strategische opgaven in 2020	5
Strategische opgave 1: Van modaliteit naar mobiliteit	6
Sterke vermindering van de spits, behouden van gunstige effecten	9
Verbeteren van doorstroming, betrouwbaarheid en ketenmobiliteit	9
Strategische opgave 2: Naar een CO₂-neutraal Mobiliteitssysteem	11
Strategische opgave 3: Veilig en prettig van deur tot deur	13
Comfort en beleving	14
Veiligheid	16
Inclusieve mobiliteit en toegankelijkheid	18
Strategische opgave 4: Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar	19
Strategische opgave 5: Nabijheid van dagelijkse activiteiten	21
Bijlage 1: Investeringsagenda Mobiliteit	23
Bijlage 2: Alle gerealiseerde projecten in 2020 uit de Investeringsagenda Mobiliteit	26

Samenvatting en leeswijzer

In deze rapportage leest u over de voortgang die de Vervoerregio in 2020 heeft geboekt met de strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit, en van de projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit. Binnen de vijftien Vervoerregio-gemeenten investeren we tot 2030 circa 1,5 miljard in de verbetering en verduurzaming van het mobiliteitssysteem voor bewoners en bezoekers. Ieder jaar informeren we de regioraad, de gemeenten en andere geïnteresseerden over de stand van zaken. De rapportage vormt een bijlage bij de financiële jaarstukken 2020 en geeft inhoudelijke verantwoording over onze voortgang in het afgelopen jaar.

De rapportage bevat de volgende onderdelen:

1. Een hoofdstuk met terugblik op de belangrijkste effecten van de COVID-19-maatregelen op de regionale mobiliteit in 2020. We zagen onder andere dat het aantal reizigers in het OV en op de weg daalde, met name in de spits.
2. Een hoofdstuk met:
 - De voortgang van diverse onderwerpen binnen de strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit. Voorbeelden zijn de OV-Klantenbarometers core die in kwartaal 1 van 2020 met een 7,8 vrijwel gelijk was aan 2019, en het aantal verkeersdoden in de regio dat in 2020 met 32 gelijk was aan 2019.

- Een beschrijving van diverse opgeleverde projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit in 2020, zoals weg-reconstructies en verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook deze hebben we ingedeeld per strategische opgave.
- 3. Een overzichtstabel met alle opgeleverde projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit in 2020. U vindt in deze rapportage circa 100 gerealiseerde projecten, waarin de Vervoerregio in 2020 bij elkaar € 138 miljoen heeft geïnvesteerd. Deze projecten dragen bij aan de strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit.

De focus van de rapportage ligt op het afgeronde jaar 2020. Op enkele plekken leggen we de link met de huidige actualiteit van 2021. Hier besteden we kort aandacht aan de manier waarop de Vervoerregio verder wil vanuit de huidige situatie, die sterk wordt bepaald door de gevolgen van de COVID-19-pandemie. Zo werkt de Vervoerregio sinds eind 2020 aan de uitvoering van het Investeringspakket COVID-19, waarmee we voor de regio extra voortgang willen bereiken in onze strategische opgaven.



Nieuwe R-netabri in Volendam

2020: Mobiliteit veranderde door COVID-19

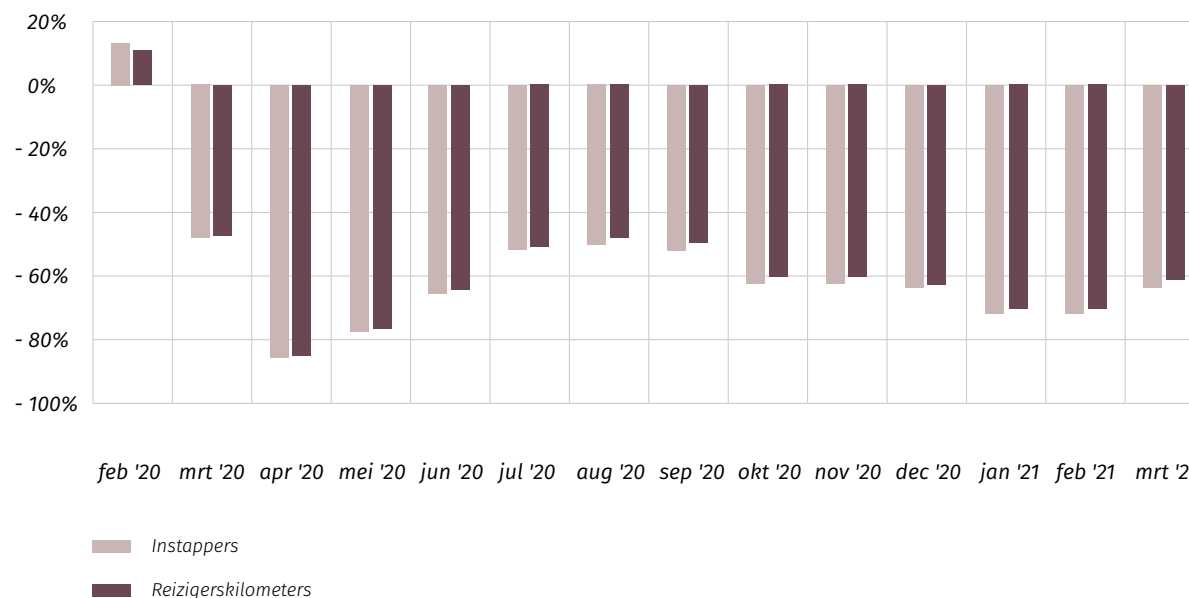
2020 was door het COVID-19-virus een uitzonderlijk jaar, ook voor de mobiliteit. Vanaf half maart ging Nederland in lockdown en reisden we minder, op andere tijden en met andere motieven. Toeristen bleven plotseling weg. Files verdwenen en het OV-gebruik nam met 70% af. Daarentegen gingen mensen meer lopen en fietsen en wisten zij de deelauto beter te vinden. Ook zagen we door de krimp van de mobiliteit een afname van CO₂-uitstoot, luchtverontreiniging en verkeersongevallen.

Onze vervoerders werkten hard om een goed OV te blijven bieden en de 1,5-meterregel te waarborgen. Tegelijk liepen de inkomsten en daarmee de kostendekkingsgraad fors terug. Ter compensatie levert het Rijk een vergoeding die een belangrijk deel van de gemiste opbrengsten dekt. De Vervoerregio werkt nauw met de ministeries en de vervoerders samen voor behoud van deze vergoeding, zo lang deze noodzakelijk is om voldoende OV-aanbod te garanderen voor de reizigers.

Na een zomer met minder infecties en een voorzichtige terugkeer van reizigers kwamen we vanaf september 2020 in een nieuwe lockdown. In dezelfde periode besloot de Vervoerregio tot een ambitieus pakket van investeringen. Hiermee verminderen we de gevolgen van de COVID-19-crisis terwijl we met extra inzet werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem waarin iedereen mee kan doen, ongeacht een beperking. De uitvoering is inmiddels begonnen, samen met de vervoerders en de gemeenten.

Achtereenvolgens ziet u in enkele figuren hoe de mobiliteit in de vervoerregio veranderde sinds de lockdown van maart 2020.

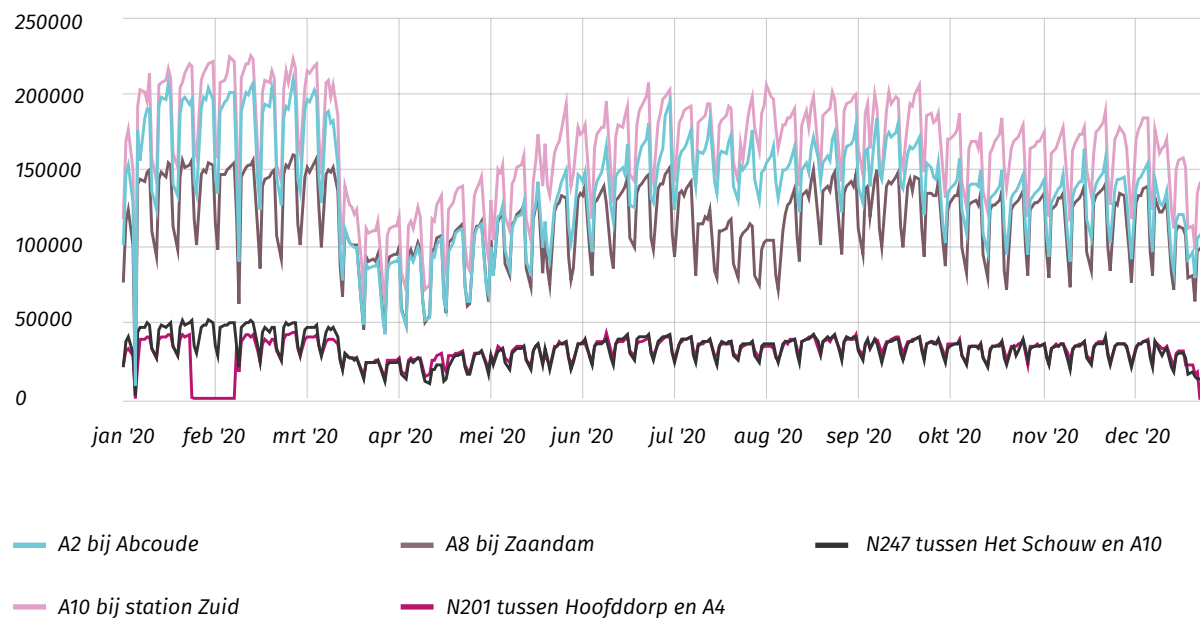
Ontwikkeling OV-gebruik vanaf het begin van de COVID-19-crisis



Figuur 1

U ziet hier de afname van het OV-gebruik vanaf de lockdown in maart 2020, als totaal voor de OV-concessies Amsterdam, Zaanstreek, Waterland en Amstelland-Meerlanden. Voor elke maand ziet u het procentuele verschil met dezelfde maand in 2019. In april 2020 waren er ruim 80% minder reizigers dan in april 2019. Daarna wordt het verschil langzaam kleiner, de reizigers keren terug. Door de 'tweede golf' neemt vanaf september het OV-gebruik echter weer af tot en met februari 2021. Vanaf maart 2021 neemt het weer licht toe. Cijfers van mei/juni 2021 geven aan dat het OV-gebruik toen ongeveer op de helft lag van dezelfde maanden in 2019. Bron: OV-chipkaartdata Connexxion, EBS en GVB

Ontwikkeling van het wegverkeer over 2020



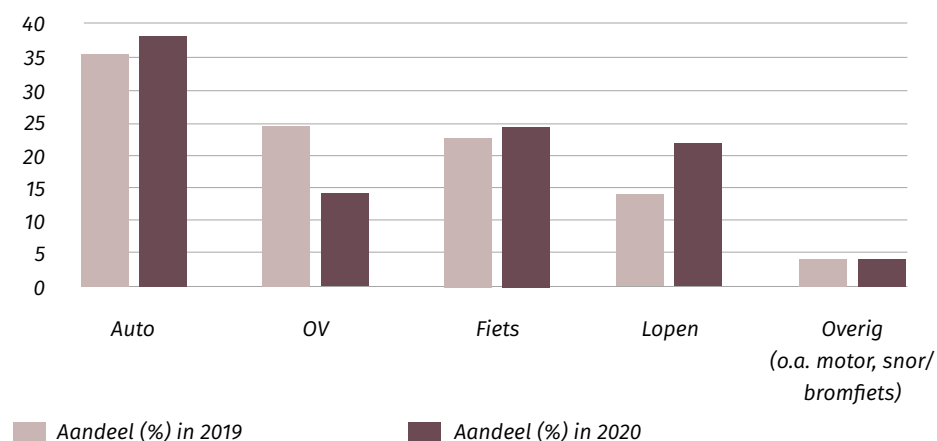
Figuur 2

Deze grafiek toont de ontwikkeling van het wegverkeer over het jaar 2020. U ziet het aantal passerende voertuigen (in twee richtingen) bij vijf telpunten, op snelwegen en provinciale wegen, verspreid over de vervoerregio. Na een sterke daling bij het begin van de lockdown half maart neemt richting de zomer het verkeer weer geleidelijk toe tot bijna het oude niveau. Vanaf de tweede lockdown in september ziet u een afname, maar niet meer zo sterk als in maart. De daling in december heeft vooral te maken met de kerstvakantie. De daling op de A8 in juli komt door wegwerkzaamheden. Het telpunt op de N247 had in februari en december een tijdelijke storting. Cijfers van januari – juni 2021 geven aan dat het weggebruik in deze periode weer is gegroeid naar het niveau van zomer 2020 en daarmee ook van voor de COVID-19-pandemie. Bron: NDW-data



Busstrook Zedde weg bij Volendam

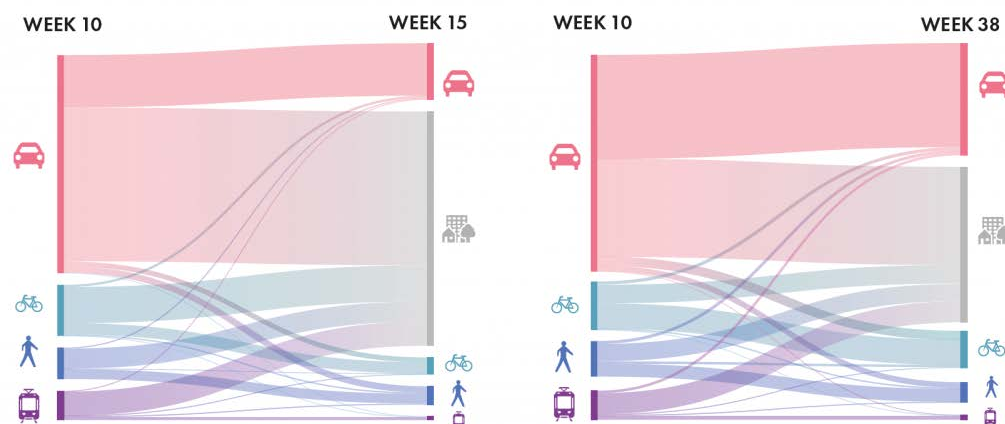
Verandering vervoerwijzekeuze in 2020 ten opzichte van 2019



Figuur 3

Deze figuur laat voor de Metropoolregio Amsterdam de verandering zien in de vervoerwijzekeuze (modal split) tussen 2019 en 2020. U ziet de verandering in het aandeel verplaatsingen met de verschillende vervoermiddelen. Het jaar 2020 bevat ook de maanden voor COVID-19, maar we zien duidelijk dat het aandeel OV-verplaatsingen sterk is teruggelopen en het aandeel verplaatsingen te voet sterk is gestegen. Ook de aandelen auto en fiets zijn licht gestegen. Het totaal aantal verplaatsingen daalde met 17% van 2,75 miljard in 2019 naar 2,28 miljard in 2020. Bron: CBS-onderzoek ODin.

Verandering in vervoerwijze en werklocatie vanaf het begin van de COVID-19-crisis



Figuur 4

Deze figuur laat voor heel Nederland zien hoe de werklocatiekeuze en de vervoerwijzekeuze veranderden tussen begin maart 2020 en begin april en september 2020. Hiervoor zijn reisdata gebruikt uit het Nederlands Verplaatsings Panel (NVP). De verandering in de vervoerregio volgde ongeveer hetzelfde patroon. We zien dat in april een groot aandeel van de reizigers thuis ging werken. In september was dit weer wat minder geworden. De auto-, fiets- en lopende reizigers uit maart werken dan voor ongeveer de helft thuis. Van de OV-reizigers werkt een grote meerderheid dan nog thuis. Bron: NM-magazine, november 2020, Van der Mede, De Graaf, Van der Drift.

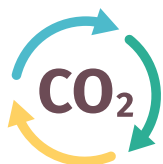
Voortgang projecten en strategische opgaven in 2020

In 2020 leverden weg- en railbeheerders diverse projecten op om ons mobiliteitssysteem te verbeteren. Vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit heeft de Vervoerregio aan veel van deze projecten een bijdrage geleverd. We investeren in een project als dit voldoende bijdraagt aan de strategische opgaven van ons Beleidskader Mobiliteit. Hieronder vindt u een korte samenvatting van deze opgaven.



VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT

We zorgen ervoor dat het mobiliteitssysteem in de regio optimaal functioneert en bekijken alle vervoerwijzen in onderlinge samenhang. De verschillende verkeersnetwerken worden sterk met elkaar verbonden, zowel fysiek op knooppunten als op het gebied van data, informatie, en betaal- en abonnementsvormen. Ons doel is een acceptabele en betrouwbare reistijd van deur tot deur.



NAAR EEN CO2-NEUTRAAL MOBILITEITSSYSTEEM

We werken aan vermindering van de CO₂-uitstoot en zorgen ervoor dat we in 2030 beschikken over een uitstootvrij OV-systeem. In 2050 geldt dat voor het hele mobiliteitssysteem.



VEILIG EN PRETTIG VAN DEUR TOT DEUR

We zorgen voor een mobiliteitssysteem dat voor iedereen toegankelijk en veilig is en een prettige reisbeleving biedt. We zetten ons in voor een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.



MOBILITEIT EN OMGEVING PASSEN BIJ ELKAAR

We stemmen de inrichting van de gebouwde omgeving en van het mobiliteitssysteem goed op elkaar af. Daarbij houden we rekening met de leefkwaliteit, zoals geluid en gezonde lucht.



NABIJHEID VAN DAGELIJKSE ACTIVITEITEN

We willen graag dat steeds meer mensen in de regio hun dagelijkse activiteiten op loop- en fietsafstand kunnen bereiken. Daarom werken we aan verdere verbetering van de loop- en fietsinfrastructuur en denken we mee over de ruimtelijke ontwikkeling van gebieden en mogelijkheden voor verdichting, functiemenging en knooppuntontwikkeling.

Strategische opgave 1



Van modaliteit
naar mobiliteit

STRATEGISCHE OPGAVE 1:

Van modaliteit naar mobiliteit

Sterke vermindering van de spits, behouden van gunstige effecten

De mobiliteitsontwikkelingen door het COVID-19-virus lieten zien dat zelfs een kleine afname en wat meer spreiding van het wegverkeer over de dag al grote effecten hebben op het aantal files, de doorstroming en de betrouwbaarheid. Ook toen het totale wegverkeer over de dag bijna terug was op het niveau van voor de maatregelen, bleken de spitsuren minder druk dan voorheen en zagen we minder files dan in 2019. Mensen hebben hun reisgedrag zo veranderd dat het wegennetwerk nu efficiënter wordt gebruikt.

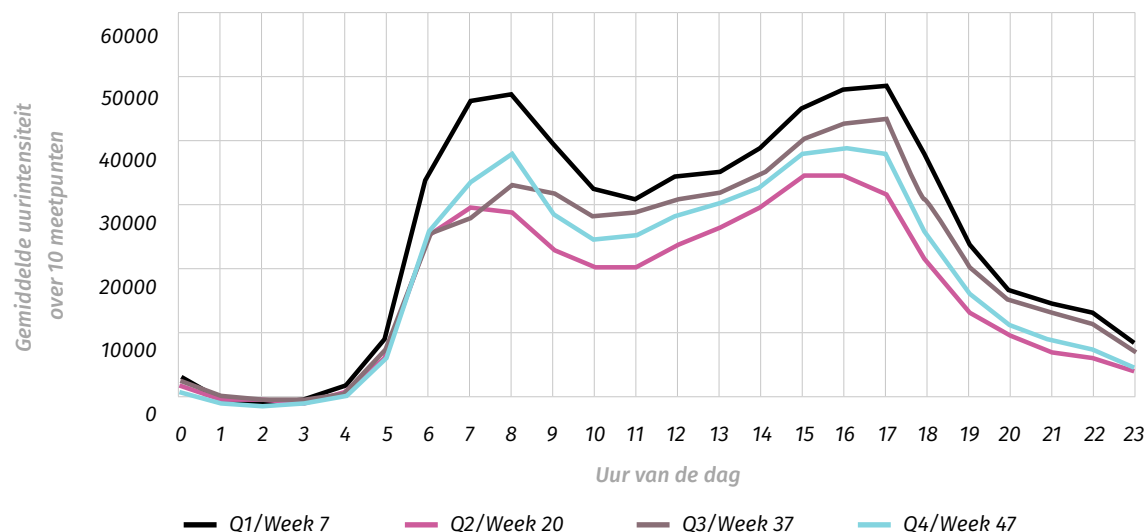
In de vier OV-concessies van de Vervoerregio zagen we een nog sterkere afvlakking van de spitsuren dan bij het autoverkeer. In april reisde in de spits maar een zesde van het aantal reizigers dat voor de lockdown onderweg was. Het OV-gebruik herstelde na de versoepelingen in de zomer van 2020 ook minder dan het autoverkeer.

Als de maatschappij na de lockdown weer helemaal op gang komt, wil de Vervoerregio de gunstige effecten van het veranderde en meer gespreide reisgedrag graag behouden, voor alle vervoermiddelen. Reizigers ondervinden voordeel en de benutting van het mobiliteitsnetwerk als maatschappelijke voorziening wordt beter. Spitsmijden is daarom onderdeel van ons investeringspakket om uit de crisis te komen. Vervoerregio, vervoerders, onderwijsinstellingen, werkgevers en hun gezamenlijke adviesplatform Breikers werken aan afspraken om te voorkomen dat we terugkeren naar de hyperspits, de extreem drukke piek tussen circa 8:30 en 9:00. In het OV willen we graag weer meer reizigers aan boord om een goed aanbod betaalbaar te houden, maar dit lukt het beste zonder zulke uitschieters die voor een korte periode veel extra personeel en

voertuigen vergen. Op dit moment weten we nog niet precies welke keuzes reizigers na versoepeling van de maatregelen maken over bijvoorbeeld thuis werken. We monitoren de ontwikkelingen zodat we hierop kunnen inspelen.



Verdeling aantal voertuigen op de weg over de werkdag, vanaf het begin van de COVID-19-crisis

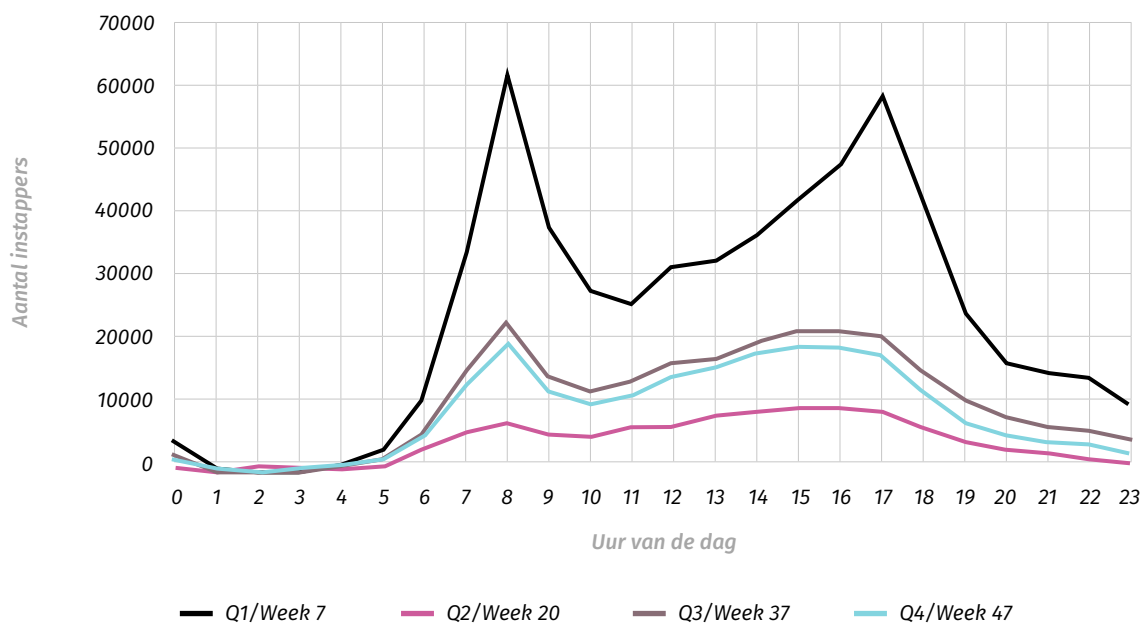


Figuur 5

Deze grafiek gaat over de afvlakking van de ochtend- en avondspits op de weg. De grafiek toont voor verschillende weken in 2020 het aantal passerende voertuigen (twee richtingen) bij vijf telpunten, op snelwegen en provinciale wegen, verspreid over de vervoerregio. U ziet het aantal voertuigen per uur van de dag. Week 7 was in februari, nog voor de COVID-19-maatregelen. In de drie latere weken 20 (april), 37 (september) en 47 (november) ziet u dat het aantal voertuigen in de spitsuren sterker is afgenomen dan op andere uren van de dag, vooral in de ochtendspits. In week 37 en 47 is het verkeer al wel weer toegenomen ten opzichte van week 20. Het verschil met week 7 is dan kleiner. Bron: NDW-data

Verdeling aantal OV-reizigers over de werkdag, vanaf het begin van de COVID-19-crisis

Totaal van de concessies Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Waterland, Zaanstreek



Figuur 6

Deze grafiek gaat over de afvlakking van de ochtend- en avondspits in het OV. De grafiek toont voor verschillende weken in 2020 het aantal instappers op een werkdag, als totaal van de vier OV-concessies van de Vervoerregio. U ziet het aantal instappers per uur van de werkdag. Week 7 was in februari, nog voor de COVID-19-maatregelen. In de drie latere weken 20 (april), 37 (september) en 47 (november) ziet u dat het aantal instappers in de spitsuren sterker is afgenomen dan op andere uren van de dag, zowel in de ochtendspits als de avondspits. In week 37 en 47 is het aantal instappers weer wat toegenomen en er is weer wat meer sprake van spitsuren dan in week 20. Bron: OV-chipkaartdata Connexxion, EBS en GVB



Overstapkubus op station Amsterdam Amstel

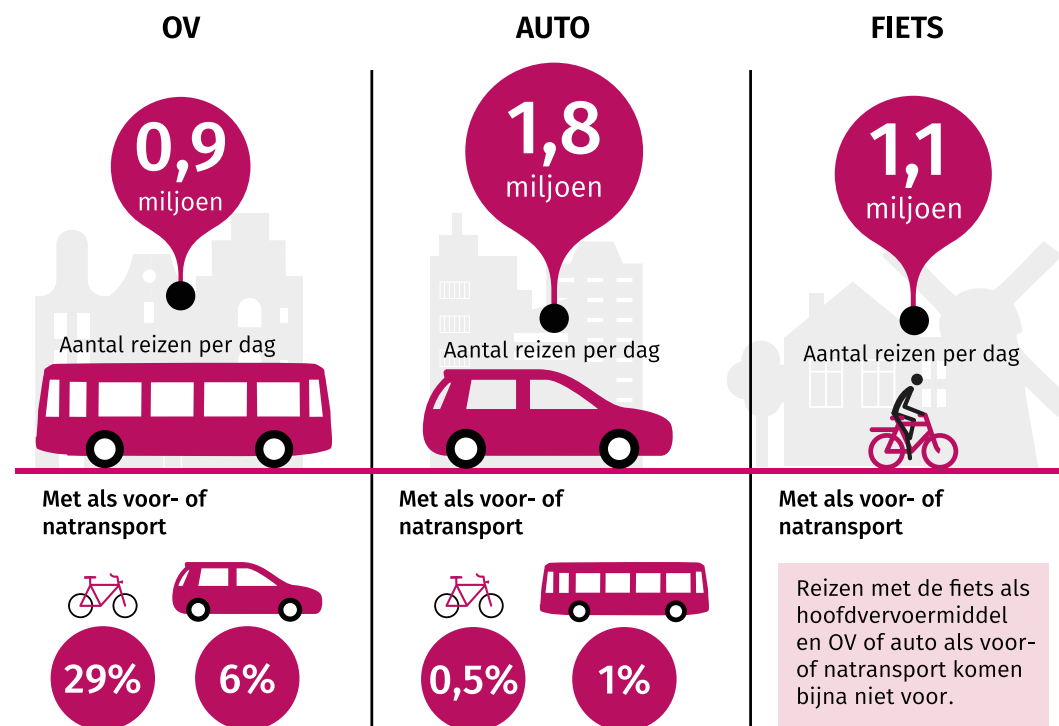
VERBETEREN VAN DOORSTROMING, BETROUWBAARHEID EN KETENMOBILITEIT

OV en fiets vormen voor veel reizigers een sterke combinatie die de reis sneller en betrouwbaarder maakt. Daarom investeren we samen met gemeenten, NS en ProRail in goede fietsparkeerplekken bij R-nethaltes, metrostations en treinstations. In 2020 heeft Zaanstad de Droogschuur geopend, een grote fietsenstalling met 1.370 plekken aan de westzijde van station Zaandam. Amstelveen realiseerde 384 plekken bij R-nethaltes. Amsterdam voegde 237 plekken toe aan de oostkant van metrostation Amstelveen-seweg en 257 in een nieuwe stalling bij metrostation Rokin.

In 2020 is in enkele grote fietsenstallingen, waaronder Amsterdam Centraal en Zuid, een dynamisch fietsverwijs-systeem opgeleverd. Dit laat bij binnenkomst zien waar nog plekken vrij zijn. Dankzij digitalisering kunnen verkeerslichten steeds slimmer hun werk doen en daarmee de reistijd en betrouwbaarheid verbeteren. Zo ook de vier nieuwe intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) in Haarlem-mermeer, die het wegverkeer soepeler en sneller laten rijden. Deze maken deel uit van het landelijke programma Beter Benutten Vervolg en vormen de aanloop naar verdere toepassing in heel Nederland.

Ook met herinrichting van trajecten en kruispunten door de hele regio is nog winst te behalen voor de reistijd en betrouwbaarheid. Afgelopen jaar zijn er circa 20 van zulke projecten afgerond. Een belangrijk voorbeeld is de Oost-West As, dwars door Diemen. Het verblijfsgebied is verbeterd en de infrastructuur van tram en auto is gerenoveerd. Komende tijd werkt Diemen met ProRail door aan een nieuwe verbetering: de spooronderdoorgang die Diemen Noord veilig en zonder oponthoud met het centrum verbindt.

Samenstelling van ketenreizen



Figuur 7

U ziet hier het aandeel ketenverplaatsingen als percentage van alle reizen die mensen per dag met de hoofdvervoermiddelen OV, auto en fiets maken van, naar en binnen de vervoerregio. Het hoofdvervoermiddel is het vervoermiddel waarmee mensen het grootste deel van hun reis afleggen. Als voorbeeld: van alle verplaatsingen waarbij mensen het grootste deel met het hoofdvervoermiddel OV afleggen, gebruikt 29% de fiets als voor- of natransport, en 6% de auto (P+R). In de figuur staan de cijfers uit 2018. In 2020 is door COVID-19 het aantal reizen met de hoofdvervoermiddelen OV (van 0,9 miljoen 0,4 miljoen) en auto (van 1,8 miljoen naar 1,3 miljoen) behoorlijk gedaald. De aandelen ketenverplaatsingen bleven bij het hoofdvervoermiddel OV echter ongewijzigd op 29% en 6%. Bij het hoofdvervoermiddel auto namen deze aandelen af naar circa 0,3%. Bron: onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN), CBS

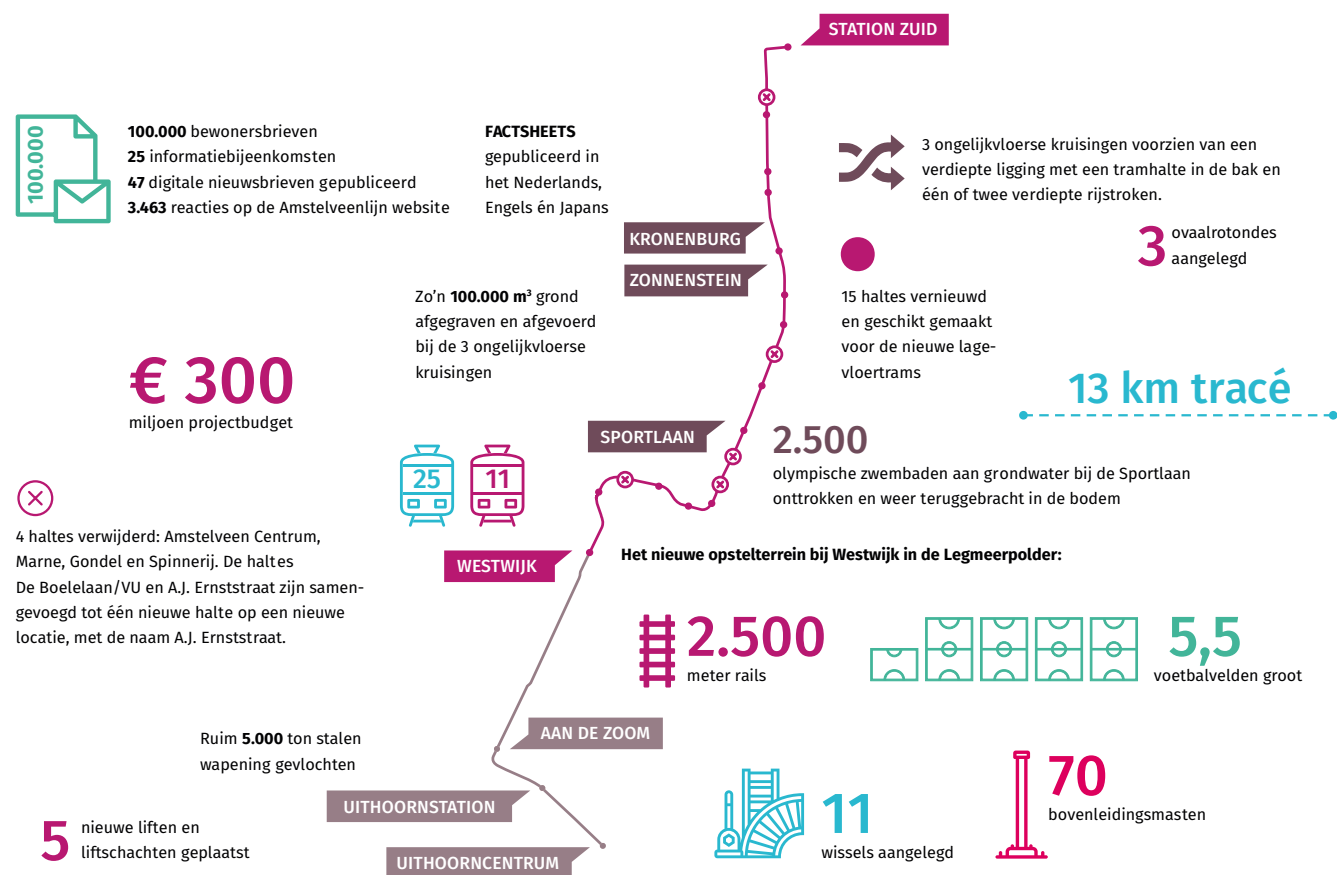
Voor het OV zijn circa 25 projecten opgeleverd. Feestelijke openingen gebeurden grotendeels online. Op 13 december 2020 kwam de tot hoogwaardige tram omgebouwde Amstelveenlijn naar Westwijk weer in dienst, de verlenging naar Uithoorn is gepland in 2024. De Vervoerregio heeft als trekker samen met de gemeenten Amstelveen en Amsterdam vanaf 2010 aan de ombouw gewerkt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat investeerde € 54 miljoen.

In Amsterdam Nieuw-West werden de busbanen en andere doorstromingsmaatregelen voor de Westtangent afgerond. Sinds januari 2021 biedt R-netlijn 369 via die route een snelle verbinding met station Sloterdijk en Schiphol. In Edam-Volendam is de Zeddeweg heringericht, bussen krijgen nu voorrang bij de N247 naar Amsterdam.

De Vervoerregio investeerde ruim € 48 miljoen in voldoen de toekomstige opstelruimte voor nieuwe metrostellen. Deze extra sporen werden aangelegd bij de stations Amstel, Gaasperplas en Isolatorweg.

Een onderzoek wees uit dat trams in Amsterdam met technische maatregelen sneller kunnen rijden op beweegbare bruggen. Dit kan per keer tientallen seconden besparen en als autoverkeer dezelfde rijbaan gebruikt, profiteert dit mee. De uitvoering van de maatregelen gebeurt bij toekomstig groot onderhoud aan de bruggen, als 'werk met werk'.

Feiten en cijfers omgebouwde Amstelveenlijn



Figuur 8

Feiten en cijfers over de omgebouwde Amstelveenlijn die op 13 december 2020 werd opgeleverd.

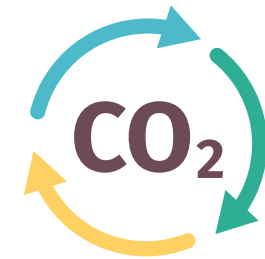
Strategische opgave 2



Naar een CO₂-neutraal
mobiliteitssysteem

STRATEGISCHE OPGAVE 2:

Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem



Met het programma Zero Emissie Mobiliteit (ZEM) hebben de Vervoerregio en haar partners in 2020 verdere stappen gezet in de vermindering van de CO₂-uitstoot. GVB nam in Amsterdam 31 nieuwe elektrische bussen in dienst. Hiermee waren er eind 2020 in totaal 147 Zero Emissie bussen in dienst in de OV-concessies van de Vervoerregio. Inmiddels is de CO₂-uitstoot van het totale wagenpark 20% lager dan in 2017.

Als onderdeel van het Investeringspakket COVID-19 versnelt de Vervoerregio de transitie naar Zero Emissie busvervoer op verschillende manieren. We investeren extra in Zero Emissie bussen en laadinfrastructuur voor de concessie Amsterdam. De eerste 32 Zero Emissie bussen zijn besteld, met snellaadinfrastructuur op het busstation IJzijde bij Amsterdam Centraal. En we onderzoeken hoe in de concessiegebieden Zaanstreek en Waterland sneller extra elektrische bussen kunnen instromen, nog vóór de start van de nieuwe concessie.

Op 3 april 2020 nam portefeuillehouder Gerard Slegers van de Vervoerregio samen met de wethouders Marieke van Doorninck van Amsterdam en Axel Boomgaars van Ouder-Amstel online 5.000 zonnepanelen in gebruik op de daken van dertien metrostations. Deze leveren stroom voor verlichting en roltrappen van stations en voor aandrijving van de metro's.

In 2020 verscheen het tussenresultaat van een studie over de uitbreiding van de energievoorziening voor het metro-netwerk. Dit is een gezamenlijk onderzoek van de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio. We laten hierbij als duurzaamheidsmaatregel onderzoeken hoe de remenergie van de metrovoertuigen terug kan stromen naar het elektriciteitsnet. Een eerste analyse heeft uitgewezen dat er sprake is van een positieve businesscase, deze wordt verder uitgewerkt.

Ook buiten het OV stimuleert de Vervoerregio elektrisch rijden, zoals via onze deelname in het programma MRA-Elektrisch. In december 2020 waren er in de vijftien gemeenten circa 11.000 (semi-)publieke laadpunten voor elektrische auto's. Dit was een toename van circa 3.000 ten opzichte van 2019 (bron: Klimaatmonitor Rijkswaterstaat). Van alle personenauto's was in april 2021 circa 8,5% elektrisch en van alle bedrijfsauto's circa 1% (bron: RDW-Rijksdienst voor het Wegverkeer, 2021).



Links een elektrische bus van GVB uit 2020, op de nieuwe halte Belgiëplein aan de Westtangent

Strategische opgave 3



Veilig en prettig van
deur tot deur



STRATEGISCHE OPGAVE 3:

Veilig en prettig van deur tot deur

De Vervoerregio wil de reiziger een toegankelijk, veilig en comfortabel mobiliteitssysteem bieden. Steeds kijken we met wegbeheerders en andere initiatiefnemers hoe we gezamenlijk kunnen investeren in verbeteringen voor reizigers. Vaak gebeurt dit bij aanleg en onderhoud van infrastructuur, zoals de herinrichting van kruispunten, verbetering van OV-haltes en opwaardering van fietsroutes. Ook doen we andere typen projecten, denk bijvoorbeeld aan gedragsbeïnvloeding met verkeersveiligheidscampagnes.

Onze investeringen vergen bewuste afwegingen, zoals over de gewenste kwaliteit en effecten in verhouding tot de kosten. Maar ook over mogelijke belangenconflicten tussen verschillende vervoerwijzen. Met de wegbeheerders zoeken we telkens naar een aanpak die leidt tot vooruitgang en hierover maken we afspraken rond de financiering van projecten.

COMFORT EN BELEVING

Zoals elk jaar hebben we ook in 2020 bijgedragen aan een comfortabeler fietsnetwerk. Voor nieuwe fietspaden is prettig rijdend asfalt tegenwoordig standaard, zoals bij het Zaans Medisch Centrum. Ook bij renovaties boeken we winst, bijvoorbeeld door tegelpaden te vervangen door asfalt. Fietsers in Purmerend profiteren hiervan op de Waterlandlaan en de Purmersteenweg.

Verbeteringen voor de fietser zijn helaas niet bij ieder project mogelijk. Er zijn soms complexe verkeerssituaties waar het niet lukt om de drukke stromen van fiets, auto en/of OV allemaal de doorstroming en de kwaliteit te geven die ze nodig hebben. Omwille van voldoende verkeersveiligheid kan de keuze dan vallen op een maatregel waarbij de fietser bijvoorbeeld geen voorrang meer heeft op de

auto. In zo'n situatie kan de Vervoerregio besluiten om niet of minder bij te dragen aan een project. Gelukkig zijn dergelijke keuzes eerder uitzondering dan regel.

Naast verbetering van infrastructuur kan een fietsrit ook aangenamer worden door een betere beleving van de route en de omgeving. Bekende voorbeelden zijn de grote Berm Bunnies en het Kissing Couple XXXL in het Westelijk Havengebied van Amsterdam. In 2020 kregen zij op initiatief van Port of Amsterdam gezelschap van enkele nieuwe dierenbeelden op andere locaties in het gebied. Uit vooronderzoek onder fietsers in het gebied bleek dat de aantrekkelijkheid van de route ongeveer de helft van de totale beleving van een fietsrit bepaalt, dat is nog meer dan we eerder wisten. Op de onderzochte route door Westpoort naar de pont van Buitenhuizen gaven fietsers nu een 6,1 en op de route langs de Nieuwe Hemweg naar de Hempont een 6,8. Na-onderzoek moet uitwijzen in hoeverre de nieuwe dierenbeelden invloed hebben op de waardering door fietsers.

Ook op stations en knooppunten kwamen verbeteringen tot stand. Een groot project was de kwaliteitsslag op station RAI, met een verruiming van de metrohal voor betere doorstroming. Daarnaast kreeg de fietsenstalling een uitbreiding en een kortere route naar de metro- en treinperrons.

Omdat er op knooppunten zo veel gebeurt, valt er op allerlei details winst te behalen. Veel reizigers kennen de snelle cross-platform-overstap tussen trein en metro op station Amsterdam Amstel. Deze werd verbeterd, onder andere met goed zichtbare overstapkubussen die reizigers wijzen waar ze moeten uit- en inchecken. In de categorie

van visuele reizigersinformatie kregen ook de Knooppunt Overzicht Plattegronden (KNOP's) weer een update. Deze kaarten nemen net als autonavigatiesystemen de blik van de reiziger als uitgangspunt.

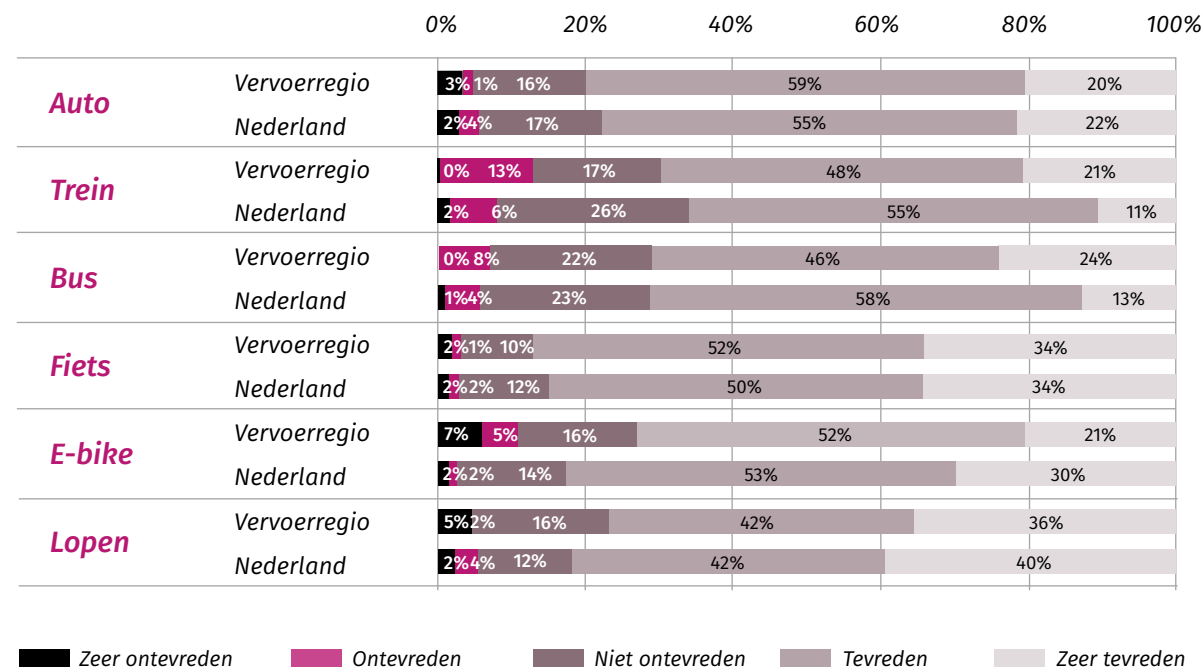
Soms betekent comfort voor de een overlast voor de ander. Een campagne in Ouderkerk aan de Amstel droeg eraan bij dat (race)fietsers niet de weg dwars door het centrum van het dorp nemen, maar net er omheen.

Comfort kan ook bestaan uit prettig verblijf als je moet wachten. Bij de Hempont is een wachtvoorziening gerealiseerd met toilet, gericht op fietsers en voetgangers. In de gemeenten Edam-Volendam, Landsmeer en Waterland zijn nieuwe R-netabri's geplaatst. De Vervoerregio heeft dit project voor deze gemeenten aanbesteed. Waar bushokjes voor kleinere gemeenten altijd een kostenpost waren, verdienen zij nu zelfs geld vanuit de reclameopbrengsten.

De jaarlijkse OV-Klantenbarometer laat voor elke OV-concessie in Nederland zien hoe reizigers het OV ervaren en waarderen. Zij vullen onderweg een enquête in over verschillende onderdelen van de reis, zoals veiligheid, snelheid, informatie en comfort. Vanwege COVID-19 is de meting van 2020 op 12 maart stilgelegd. In de periode 1 januari – 11 maart beoordeelden reizigers het OV in de vervoerregio gemiddeld met een 7,8. Dit is vergelijkbaar met de score voor heel 2019 en met het landelijk gemiddelde voor 1 januari – 11 maart 2020. Er waren niet voldoende enquêtes beschikbaar om de scores uit te splitsen per concessie. Van half augustus 2020 tot en met januari 2021 vond nog een aanvullende landelijke meting plaats, zonder uitsplitsing per regio. Het klantoordeel was toen gemiddeld een 7,9.

In het *Landelijk Reizigers Onderzoek* hebben ruim 1.900 reizigers uit de vervoerregio voor de periode oktober – november 2020 met een enquête hun woon-werk-reis beoordeeld. Een grote meerderheid van circa 70 – 80% is (zeer) tevreden over hun reis, fietsers het meest. Voor alle vervoermiddelen samen lijkt het beeld voor de vervoerregio op het landelijke beeld.

Tevredenheid over de woon-werk-reis



Figuur 9

Tevredenheid over de woon-werk-reis, per vervoerwijze in oktober – november 2020. Bron: Landelijk Reizigers Onderzoek 2020, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Vervoerregio Amsterdam

VEILIGHEID

Veiligheid omvat binnen het werk van de Vervoerregio verkeersveiligheid, railveiligheid en sociale veiligheid.

Verkeersveiligheid maakt soms deel van een groter project waarbij we ook andere zaken voor de reizigers willen verbeteren, zoals doorstroming of kwaliteit van de openbare ruimte. Goede voorbeelden uit 2020 zijn de al genoemde Oost-West As in Diemen, en ook de ombouw van de Amstelveenlijn waarbij een aantal kruispunten ongelijkvloers is gemaakt.

De meeste verkeersveiligheidsprojecten zijn echter kleinere aanpassingen van de infrastructuur op verschillende locaties, bijvoorbeeld in woonwijken. Zo legde gemeente Landsmeer in één project op 15 kruispunten plateaus aan om de snelheid te verminderen. Gemeente Purmerend werkte met een vergelijkbare aanpak aan een verkeersveiliger Overwhere. Langs de Ringvaart om de Haarlemmermeer, op De Vuurlijn in De Kwakel en op de Amsterdamse Weteringschans en Sarphatistraat werden wegetrajecten tot fietsstraat omgebouwd.

Verkeersveiligheid is het resultaat van een samenspel tussen infrastructuur, voertuigen en gedrag. Met deze invalshoek vond het onderzoek 'Het Nieuwe 30' plaats, waaraan de gemeenten Landsmeer, Purmerend en Zaanstad samen met de Vervoerregio meededen. Hieruit kwam naar voren dat op drukke 30-kilometerwegen niet zo zeer het snelheidsregime de snelheid en verkeersveiligheid op straat bepaalt, maar vooral de inrichting en verharding van de weg in combinatie met de omliggende omgeving. Het gaat dan onder andere om de hoogte van de bebouwing en de aanwezigheid van bomen. Het onderzoek levert ook relevante inzichten over de doorstroming en betrouwbaarheid van de bus. De resultaten van het onderzoek kan de Vervoerregio nu gebruiken bij de financiering van nieuwe maatregelen.

Monitoringscijfers zijn belangrijk voor de inzet van het regionale verkeersveiligheidsbeleid. Zo registreren de politie en het CBS jaarlijks het aantal verkeersdoden. In 2020 was het aantal verkeersdoden in de vervoerregio even hoog als in 2019.

Ontwikkeling aantal verkeersdoden in de vervoerregio

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vervoerregio Noord (politieregistratie)	7	9	8	12	6	8	6
Amsterdam (politieregistratie)	18	12	10	16	16	15	14
Vervoerregio Zuid (politieregistratie)	8	13	10	12	13	9	12
Vervoerregio Amsterdam (totaal, politiereg.)	33	34	28	40	35	32	32
Nederland (opgehoogd)	570	621	629	613	678	661	610

Figuur 10

Ontwikkeling aantal verkeersdoden in de vervoerregio, drie deelgebieden en Nederland 2014-2020 (bron: politieregistratie en CBS). NB: het werkelijke aantal verkeersdoden ligt de afgelopen jaren gemiddeld 15 tot 20% hoger dan het aantal geregistreerde verkeersdoden door de politie. Voor heel Nederland vindt daarom een ophoging plaats van de politieregistratie. Een regionale doorvertaling van de opgehoogde cijfers is niet mogelijk.

Niet direct zichtbaar voor de reizigers, maar belangrijk voor de continuïteit, de betrouwbaarheid en de veiligheid is de vervanging van het beveiligingssysteem van de metro, uit de jaren zeventig. Na de eerdere toepassing op lijn 52, de Noord/Zuidlijn, is het nieuwe systeem in 2020 getest op de andere lijnen en vanaf februari 2021 komt het stapsgewijs op het hele metronet in dienst. Kabels en leidingen zijn cruciaal voor zo'n systeem. Om deze goed te kunnen aanleggen, moesten op de eindhalte Centraal Station van de lijnen 51, 53 en 54 de stootjucken een stuk opschuiven. Om een idee te geven van dergelijke investeringen: de Vervoerregio droeg aan dit project € 796.000 bij.

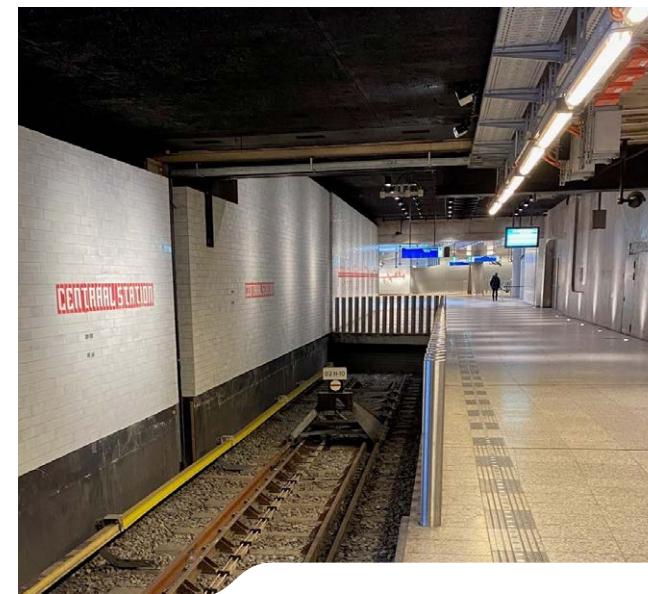
Met het programma *Verkeer & Meer* stimuleert de Vervoerregio verkeersveilig gedrag onder verkeersdeelnemers, met de nadruk op kinderen en jongeren. Verkeer & Meer verzorgt verkeerseducatie en voorlichtingsactiviteiten voor scholen en kinderopvangorganisaties. Ook organiseert het programma campagnes om verkeersdeelnemers te verleiden tot veiliger verkeersgedrag.

In het schooljaar 2019-2020 en het kalenderjaar 2020 behaalde Verkeer & Meer onder andere de volgende resultaten:

- 197 theoretische verkeersexamens op scholen. Naar schatting hebben circa 8.800 leerlingen deelgenomen.
- 87 lessen over de dode hoek bij vrachtauto's
- 132 verkeersouderlidmaatschappen
- 44 JONGleren-acties, dit zijn verkeerslessen voor kinderen jonger dan zes jaar
- Diverse campagnes en programma's voor verkeersveilig gedrag en preventie van ongevallen. Het ging onder andere om de jaarlijkse Week van het Verkeer en benoeming van de Junior Fietsburgemeester. Ook startte het programma Doortrappen. Dit richt zich op 65+ers die veilig willen blijven fietsen. In totaal waren er dertien campagnes in vijftien gemeenten, met een bereik van ruim 800.000 mensen.

Vanwege COVID-19 vond in 2020 ongeveer de helft van het aanbod op een andere manier plaats dan normaal, bijvoorbeeld online of met buitenreclame. Het bereik van Verkeer & Meer op social media nam toe: er waren 86.000 weergaven bij Facebook-gebruikers en 41.000 bij Twitter-gebruikers.

De Vervoerregio, vervoerders, gemeenten en politie werken doorlopend samen om de sociale veiligheid in het OV te handhaven en te verbeteren. Het gaat om de voertuigen, de haltes en stations en de openbare ruimte in de directe omgeving daarvan. In het Beleidskader hebben we als doel opgenomen dat sociale veiligheid minimaal een 7,5 moet scoren op basis van het oordeel van reizigers. In de OV-Klantenbarometer voor de periode van 1 januari – 11 maart 2020 gaven reizigers voor de hele vervoerregio samen de volgende waarderingen. Deze liggen hoger dan de vereiste 7,5.



Stootjuk op metrohalte Centraal Station

Waardering door reizigers

Vraag in de OV-Klantenbarometer	Waardering 2020	Waardering Kwartaal 1, 2019
Hoe veilig voelt u zich over het algemeen in het OV?	8,0	7,8
Hoe veilig voelt u zich tijdens deze rit?	8,3	8,4
Hoe veilig voelt u zich (meestal) op de halte waar u bent ingestapt?	7,8	8,0

Figuur 11

Waardering door reizigers van het aspect sociale veiligheid in de OV-Klantenbarometer

INCLUSIEVE MOBILITEIT EN TOEGANKELIJKHEID

De Vervoerregio wil dat het mobiliteitssysteem in de regio toegankelijk en begrijpelijk is voor iedereen die wil reizen, ook met een eventuele beperking. De mate waarin je zelfstandig kunt reizen is mede bepalend voor het maken van keuzes over waar je wilt wonen, werken, een opleiding volgen of andere activiteiten ontplooiën. In het VN-verdrag uit 2016 voor de rechten van de gehandicapte mens is afgesproken dat overheden maatregelen moeten nemen om het mobiliteitssysteem toegankelijker te maken. Met het Beleidskader en Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit uit 2020 wil de Vervoerregio met haar partners het OV-systeem verder toegankelijk maken en barrières wegnemen die mensen ervan weerhouden om te reizen. In september 2020 hebben we van alle ruim 3.000 OV-haltes in de vervoerregio de toegankelijkheid onderzocht, op basis van de actuele landelijke normen. Voor bushaltes zijn deze normen onlangs aangescherpt. Circa 40% van alle bushaltes en 25% van alle tramhaltes in de regio is volledig toegankelijk. Daarnaast zijn alle metrostations volledig toegankelijk. We onderzoeken nu samen met de wegbeheerders en vertegenwoordigers van de doelgroep welke haltes we met prioriteit willen verbeteren in de komende jaren. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verhogen van perrons, het aanbrengen van geleidelijnen en het verbeteren van de aansluiting tussen halte en omgeving.

Inclusieve mobiliteit gaat ook om het verlagen van mentale drempels in het mobiliteitssysteem. Het gaat daarbij om het vergroten van de bekendheid van het systeem en hoe het werkt, en om het vergroten van bewustzijn en begrip onder reizigers en OV-personeel. De Vervoerregio verzorgt voor inwoners van de vijftien gemeenten de beschikbaarheid van *OV-coaches* die reizigers met een mobiliteitsbeperking helpen om zelfstandig te leren reizen. In 2020 zijn er 120 OV-coachtrajecten gestart.

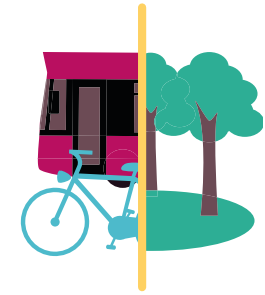


Halte Arent Krijtsstraat op de Oost-West As in Diemen

Strategische opgave 4



Mobiliteit en omgeving
passen bij elkaar



STRATEGISCHE OPGAVE 4:

Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar

De vervoerregio bestaat uit verschillende gebiedstypen met elk hun eigen kenmerken zoals bevolkingsdichtheid, werkgelegenheid, ruimtelijke inrichting en beschikbare infrastructuur. In ons beleid onderscheiden we vier van deze gebiedstypes:

- Metropool Centraal; Voorbeelden: Amsterdam Centrum en Zuidas
- Centraal Gebied en Stedelijk Woon- en Werkgebied; Voorbeelden: Amsterdam Nieuw-West, Zaanstad, Hoofddorp, Amstelveen, Purmerend
- Landelijk Wonen en Recreëren; Voorbeelden: alle landelijke gebieden en kleinere kernen
- Mainports en Greenport; Schiphol, Havengebied, Greenport Aalsmeer

Elk gebiedstype kent een ander soort reisgedrag en mobiliteitsbehoefte. Bovendien heeft het ene gebiedstype meer ruimte om deze mobiliteitsbehoefte op te vangen dan het andere gebiedstype, bijvoorbeeld door dichte bebouwing of landschappelijke waarde. De kern van strategische opgave 4 is dat de Vervoerregio in haar beleid en investeringen goed rekening houdt met deze verschillen tussen gebiedstypen. We doen dit door samen met gemeenten mobiliteitsplannen te maken en daarbij te zorgen dat alle ruimtelijke belangen zoals wonen en economie worden meegewogen. Ook dragen we financieel bij aan het proces om tot zo'n mobiliteitsplan te komen. In 2020 hebben we met de gemeente Amsterdam gewerkt aan plannen voor onder andere de Oostflank (omgeving IJburg), Nieuw West, Noord en Havenstad. Ook hebben we een bijdrage geleverd aan het Zaanse Mobiliteitsplan. Deze plannen zijn in 2020

nog niet vastgesteld omdat COVID-19 onzekerheden geeft voor het beschikbare budget en de mobiliteitsontwikkelingen in de betreffende plangebieden. Volgens planning vindt de besluitvorming nu plaats in 2021.

Sinds enkele jaren coördineert de Vervoerregio het Platform Smart Mobility in de Metropoolregio Amsterdam. Smart mobility gaat over slimme technologische ontwikkelingen die het mobiliteitssysteem duurzamer, toegankelijker en efficiënter kunnen maken, denk bijvoorbeeld aan deelmobiliteit of verkeerslichten die communiceren met weggebruikers.

Een recente ontwikkeling rond smart mobility zijn mobiliteitsprogramma's van eisen (MPvE's). Het doel hiervan is om al in een vroeg stadium van ruimtelijke planvorming keuzes te maken die de toekomstige gebruikers van een gebied stimuleren tot duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, elektrische voertuigen en deelmobiliteit. Ook is het doel dat mensen ongeacht beperkingen qua leeftijd, gezondheid of financiën voldoende toegang tot mobiliteit hebben om actief te kunnen blijven deelnemen aan de samenleving. Vanuit het Platform Smart Mobility lopen verschillende projecten om ervaring op te bouwen met deze werkwijze. In 2020 heeft de Vervoerregio bijgedragen aan het MPvE van Zaanstad voor de herontwikkeling van het Menebagegebied in Wormerveer tot een wijk met 600 woningen en diverse typen voorzieningen.

Ook aanpassingen aan bestaande infrastructuur kunnen bijdragen aan een betere inpassing van mobiliteit in de omliggende omgeving. Zo werd in 2020 het project De

Nieuwe N200 tussen Amsterdam West en Halfweg afgerond. In Halfweg kwam er een nieuwe brug, meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en meer groen in het wegprofiel. Bij Amsterdam West werd de bestaande autoweg omgebouwd tot een meer groene en overzichtelijke stedelijke weg.

Strategische opgave 5



STRATEGISCHE OPGAVE 5:

Nabijheid van dagelijkse activiteiten



Ook bij strategische opgave 5 wil de Vervoerregio door een actieve rol in ruimtelijke planvorming bijdragen aan verduurzaming van de mobiliteit. De focus ligt hier op nabijheid: kortere reisafstanden tussen herkomst en bestemming, zodat mensen sneller geneigd zijn om te lopen of te fietsen, in plaats van de auto te kiezen. Uit het Vlaamse mobiliteitsbeleid komt de afkorting STOMP, die goed weergeeft wat de Vervoerregio zelf ook wil bereiken. STOMP staat voor 'Stappen - Trappen - Openbaar vervoer - MaaS - Privé-auto' (MaaS betekent dat reizigers mobiliteit als 'dienst' kunnen gebruiken, zonder dat zij zelf vervoermiddelen in eigendom hoeven te hebben). Voor elke opgave kijken we eerst of deze zo veel mogelijk oplosbaar is met efficiënte en duurzame Stappen of Trappen-maatregelen voordat we oplossingen overwegen die duurder zijn en mogelijk leiden tot meer aantasting van de leefkwaliteit.

We gebruiken het STOMP-principe ook in de samenwerking met gemeenten voor nieuwe mobiliteitsplannen. Zo kijken we naar loop- of fietsverbindingen – bijvoorbeeld een brug of een andere doorsteek – die de afstand tot een voorziening of een OV-halte verkorten of veraangename. Ook een logische inrichting van OV-knooppunten en hun toegangen en loop- of fietsroutes hoort hierbij. Op een wat breder schaalniveau gaat het om strategische keuzes rond ruimte en mobiliteit die bijdragen aan kortere reisafstanden, zoals verdichting van wonen, werken en voorzieningen (bijvoorbeeld winkels en kinderopvang) rondom OV-knooppunten. Een ander voorbeeld van zo'n keuze is de zorg voor voldoende voorzieningen op wijk- en buurtniveau, dit is een aandachtspunt voor de ruimtelijke planning door gemeenten.

Bij de resultaten van strategische opgave 5 ging het in 2020 vooral om de mobiliteitsplannen die we al onder strategische opgave 4 hebben beschreven. Ook de investeringen op station RAI die onder strategische opgave 3 zijn genoemd, dragen bij aan het verbeteren van routes op knooppunten en daarmee het doel van nabijheid.

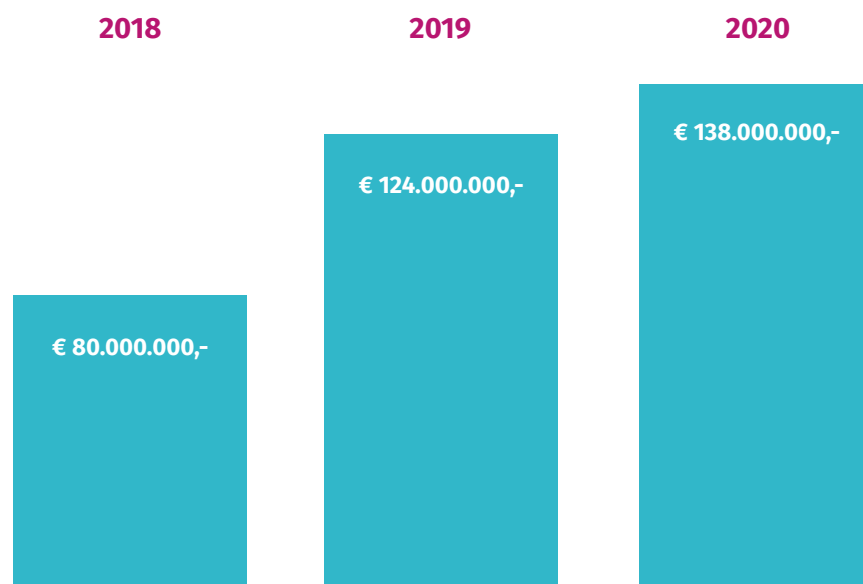


Fietsstraat De Vuurlijn bij De Kwakel

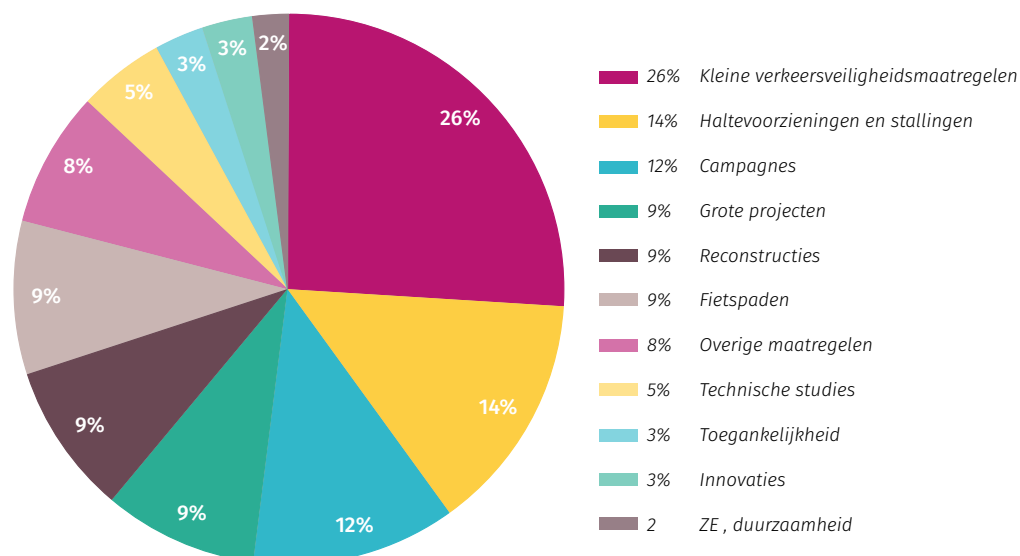
BIJLAGE 1

Investerings per wegbeheerder en type project

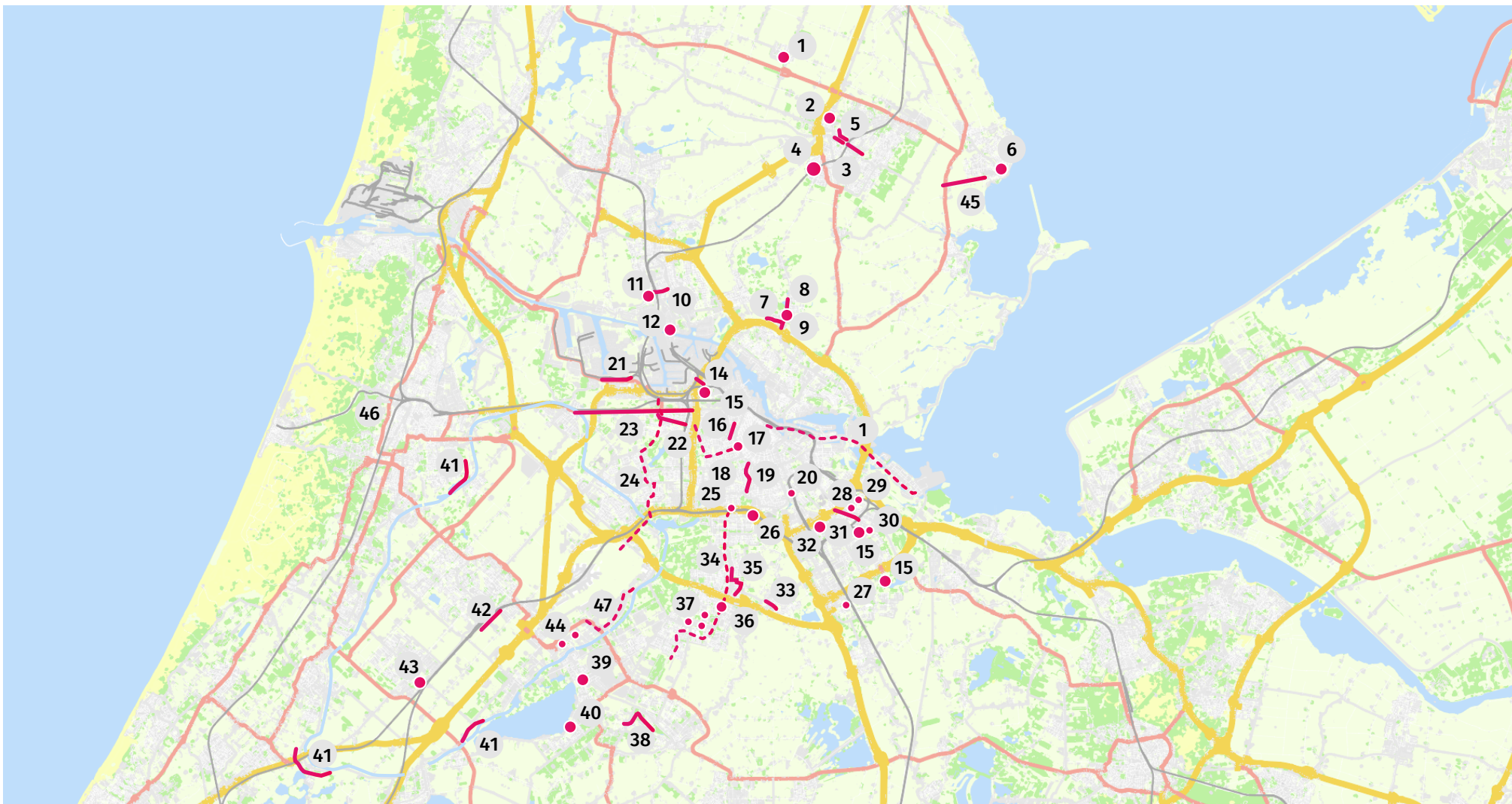
Ontwikkeling van het geïnvesteerde bedrag in projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit, in de jaren 2018-2020



Verdeling van de in 2020 geïnvesteerde € 138 miljoen over categorieën van projecten



Overzichtskaart met een selectie van alle in 2020 gerealiseerde projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit



Legenda bij overzichtskaart

Nr.	Wegbeheerder	Projectnaam	Categorie projecten
1	Beemster	Bushalte Middenbeemster	haltemaatregelen
2	Beemster	Bushaltes Zuidoostbeemster	haltemaatregelen
3	Purmerend	Asfalteren fietspaden Waterlandlaan en Purmersteenweg	nieuwe of heringerichte wegen
4	Purmerend	Duurzaam Veilig herinrichtingen Overwhere	verkeersveiligheid
5	Purmerend	Wagenweg 30km/u - fietspad Hoornselaan	nieuwe of heringerichte wegen
6	Edam-Volendam	Herinrichting Europaplein	nieuwe of heringerichte wegen
7	Landsmeer	Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen Landsmeer	verkeersveiligheid
8	Landsmeer	Veilige voetgangeroversteekplaatsen Het Lint Landsmeer	nieuwe of heringerichte wegen
9	Landsmeer	Wijziging halteconfiguratie halte Van Beekstraat Landsmeer	haltemaatregelen
10	Zaanstad	De Buiging	knooppunt ontwikkeling
11	Zaanstad	Fietsenstalling de Droogschuur, station Zaandam westzijde	fietsparkeren
12	Zaanstad	Wachtvoorziening Hempont	haltemaatregelen
13	Amsterdam	IJtram optimalisatie en IJtramstalling	opstel terrein metro, tram
14	Amsterdam	Dynamostraat	nieuwe of heringerichte wegen
15	Amsterdam	AMSYS opstelvoorzieningen metro Amsterdam	opstel terrein metro, tram
16	Amsterdam	Herinrichting Frederik Hendrikstraat	nieuwe of heringerichte wegen
17	Amsterdam	Herinrichting kruising Marnixstraat -Elandsgracht	nieuwe of heringerichte wegen
18	Amsterdam	Routewijziging lijn 7	tramlijn
19	Amsterdam	Herinrichting Hobbemakade	nieuwe of heringerichte wegen
20	Amsterdam	Check in-/check outpalen en overstapkubussen Amstelstation	knooppunt ontwikkeling
21	Amsterdam	Fietspad Aziëhavenweg	nieuwe of heringerichte wegen
22	Amsterdam	Kruispunten en haltes Burgemeester De Vlugtlaan	haltemaatregelen
23	Amsterdam	Reconstructie N200 Amsterdam West - Halfweg	nieuwe of heringerichte wegen
24	Amsterdam	HOV Westtangent Amsterdam	nieuwe of heringerichte wegen

Nr.	Wegbeheerder	Projectnaam	Categorie projecten
25	Amsterdam	Renovatie fietsenstalling Zuidplein	fietsparkeren
26	Amsterdam	Kwaliteitsslag station Amsterdam RAI	knooppunt ontwikkeling
27	Amsterdam	Herinrichting stationsplein Holendrecht	knooppunt ontwikkeling
28	Diemen	Herinrichting Burgemeester Bickerstraat	nieuwe of heringerichte wegen
29	Diemen	Kabels en Leidingen Spoorpassage Diemen	nieuwe of heringerichte wegen
30	Diemen	Fietsoversteek Provincialeweg	nieuwe of heringerichte wegen
31	Diemen	Oost-West As (Muiderstraatweg/Hartveldseweg)	tramlijn, nieuwe, heringerichte wegen
32	Ouder-Amstel	Herinrichting Zonnehof Duivendrecht	nieuwe of heringerichte wegen
33	Ouder-Amstel	Wielrennercampagne Ouder-Amstel	verkeersveiligheid
34	Amstelveen	Ombouw Amstelveenlijn	tramlijn
35	Amstelveen	Fietsstroken Amstelveen 3e serie (2e fase)	nieuwe of heringerichte wegen
36	Amstelveen	Knoop Ouderkerkerlaan	nieuwe of heringerichte wegen
37	Amstelveen	Fietsparkeerplaatsen R-nethaltes Amstelveen	fietsparkeren
38	Uithoorn	Fietsstraat Vuurlijn - Oost	nieuwe of heringerichte wegen
39	Aalsmeer	Reconstructie Spoorlaan en Zwarteweg	nieuwe of heringerichte wegen
40	Aalsmeer	Verkeersveiligheidsmaatregelen Aalsmeer 2018	verkeersveiligheid
41	Haarlemmermeer	Fietsstraten Ringdijk (o.a. Buitenkaag)	nieuwe of heringerichte wegen
42	Haarlemmermeer	Fietspad Schiphol Tradepark	nieuwe of heringerichte wegen
43	Haarlemmermeer	Herinrichting kruising Vennepeweg - Oosterdreef + vergevingsgezind Aagje Dekenpad Haarlemmermeer	nieuwe of heringerichte wegen
44	Haarlemmermeer	Plaatsen van 4 iVRI's Haarlemmermeer	VRi's
45	Provincie Noord-Holland	Herinrichting Zeddeweg (N517) Volendam	nieuwe of heringerichte wegen
46	Provincie Noord-Holland	Bereikbaarheid Amsterdam-Zandvoort per spoor	stroomvoorziening spoor
47	Provincie Noord-Holland	HOV busbaan Schiphol Rijk - Schiphol Oost 3e fase	nieuwe of heringerichte wegen

BIJLAGE 2

Alle gerealiseerde projecten in 2020 uit de investeringsagenda mobiliteit

Aalsmeer

Reconstructie Spoorlaan en Zwarteweg
Verkeersveiligheidsmaatregelen Aalsmeer 2018

Amstelveen

Fietsparkeerplaatsen R-nethaltes Amstelveen
Fietsstroken Amstelveen 3e serie (2e fase)
Knoop Ouderkerkerlaan
Ombouw Amstelveenlijn
Verkeersveiligheid scholen Amstelveen 2019

Amsterdam

Aanpassen binnensporen metrostation Spaklerweg
AMSYS opstelvoorzieningen Metro Amsterdam
Asfalteren fietspad Parnassusweg
Blindengeleidelijnen perron bus- en tramhaltes
Check in-/check outpalen en overstapkubussen Amstelstation
Dynamisch fietsverwijssysteem
Evaluatie project Oostelijke Ontsluiting IJburg
Fietsoversteek Oosterdoksstraat
Fietspad Aziëhavenweg
Fietspad Nieuwe Meerlaan Bosrandweg Amsterdamse Bos
Fietsparkeren oostzijde metrostation Amstelveenseweg
Haltemaatregelen kruising Hoofdweg - Jan van Galenstraat
Herbouw Piet Kramerbrug, Amsterdam
Herinrichten Frederik Hendrikstraat
Herinrichting Amstelveenseweg tussen Zeilstraat en Stadionplein
Herinrichting kruising Marnixstraat Elandsgracht
Herinrichting stationsplein Holendrecht
Herinrichting Weteringschans Oost

Herinrichting Hobbemakade
HOV Westtangent, onderdelen Amsterdamse deel (o.a. Meer en Vaart)
IJtram optimalisatie en IJtramstalling
Inrichting fietsenstalling Rokin
Kruispunt Nassaukade - Tweede Hugo de Grootstraat
KNOP-kaarten 2020 - 2024 Wayfinding
Kruispunten en haltes Burgemeester De Vlugtlaan
Kruispunt Flevoweg - Zeeburgerdijk
Kwaliteitsslag station Amsterdam Rai
Oosttangent en Science Park
Planuitwerking uitbreiding energievoorziening metro Amsterdam
Reconstructie N200 tussen Halfweg en Amsterdam West
Renovatie fietsenstalling Zuidplein
Routewijziging lijn 7
Verhoogde ontwerpsnelheid beweegbare bruggen
Verkeersveiligheid Dirk Dekkerstraat - Perelaar
Verplaatsen stootjucken Amsterdam Centraal metro Oostlijn
Zonnepanelen op metrostations
Zuidelijke aanlanding IJpleinveer

Beemster

Bushalte Middenbeemster
Bushaltes Zuidoostbeemster

Diemen

Fietsoversteek Provincialeweg
Herinrichting Burgemeester Bickerstraat
Kabels en Leidingen Spoorpassage Diemen
Onderzoek Viaduct Goederenboog Ouddiemerlaan
Oost-West As (Muiderstraatweg/Hartveldseweg)

BIJLAGE 2 VERVOLG

Edam-Volendam

Herinrichting Europaplein
Herinrichting Zeddeweg (N517)
Regionale Haltevoorzieningen

Haarlemmermeer

Fietsstraten Ringdijk (o.a. Buitenkaag)
Herinrichting kruising Venneperweg - Oosterdreef +
vergevingsgezinnd Aagje Dekenpad Haarlemmermeer
Fietspad Schiphol Trade Park
Infrastructuur en haltemaatregelen Vervoerplan AML
Plaatsen van 4 iVRI's Haarlemmermeer
Reconstructie N200 tussen Halfweg en Amsterdam West

Landsmeer

Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen Landsmeer
Onderzoek Het Nieuwe 30
Regionale haltevoorzieningen
Veilige voetgangeroversteekplaats Het Lint Landsmeer
Wijziging halteconfiguratie halte Van Beekstraat Landsmeer

Oostzaan

Geen projecten

Ouder-Amstel

Herinrichting Zonnehof Duivendrecht
Wielrennercampagne Ouder-Amstel

Purmerend

Asfalteren fietspaden Waterlandlaan en Purmersteenweg
Duurzaam Veilig herinrichtingen Overwhere
Onderzoek het Nieuwe 30
Verkeersveiligheid Overwhere
Verkeersveiligheid Purmerenderweg
Verkeersveiligheid Purmerenderweg / Westerweg
Wagenweg 30km/u - fietspad Hoornselaan

Uithoorn

Fietsstraat Vuurlijn - Oost

Waterland

Regionale haltevoorzieningen

Wormerland

Geen projecten

Zaanstad

De Buiging
Fietsenstalling de Droogschuur, station Zaandam westzijde
Fietsmaatregelen Corridor Amsterdam-Hoorn: Javazee
Fietspad Zaans Medisch Centrum
Onderzoek het Nieuwe 30
Oversteekplaatsen De Weer
R-netdisplays Zaanstangent
Verkeersveilige Fietsinfrastructuur Hoogtij 2
Wachtvoorziening Hempont

Provincie Noord-Holland

Bereikbaarheid Amsterdam-Zandvoort per spoor
Herinrichting Zeddeweg (N517) Volendam
HOV busbaan Schiphol Rijk - Schiphol Oost 3e fase

Campagnes en verkeerseducatie

2020 campagnes buitenreclame
2020 Week van het Verkeer
Amsterdam campagnes verkeersveiligheid
Breikers
Campagne Doortrappen
Fietshelden Amsterdam
Junior Fietsburgemeester
Verkeerseducatie Amsterdam
Verkeerseducatie Klaarr
Verkeerseducatie OnderwijsAdvies
Verkeerseducatie VVN

Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam
tel. 020 527 37 00
www.vervoerregio.nl
info@vervoerregio.nl

Fotografie

Topview (omslag)
Nina Albada
David Aulman
David Oude Wesselink
Joost van Os
Machiel Kouwenberg
Martijn Sargentini
Peter Silvis
Suzanne Kieft

Vormgeving

IAAY | Merijn Groenhart

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

Amsterdam, juli 2021©

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



www.vervoerregio.nl