

Factsheet Voortgang Strategische Opgaven

Het Beleidskader Mobiliteit is de basis voor wat de Vervoerregio met haar partners wil bereiken voor de reizigers en het mobiliteitssysteem in de regio. In het Beleidskader werken we aan de volgende vijf strategische opgaven. In deze factsheet ziet u een aantal ontwikkelingen in deze opgaven. In de rapportage 'Voortgang strategische opgaven' vindt u uitgebreidere informatie.

MET HET BELEIDSKADER MOBILITEIT WERKT DE VERVOERREGIO AMSTERDAM AAN VIJF STRATEGISCHE OPGAVEN



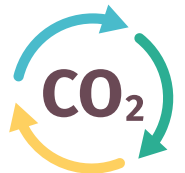
1. VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT

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.



2. 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.



3. 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.



4. MOBILITEIT EN OMGEVING PASSEN BIJ ELKAAR

We werken met de gemeenten en andere partners aan een goede afstemming tussen het mobiliteitssysteem en de inrichting van de gebouwde omgeving. Daarbij houden we rekening met de leefkwaliteit, zoals geluid en gezonde lucht.



5. 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.



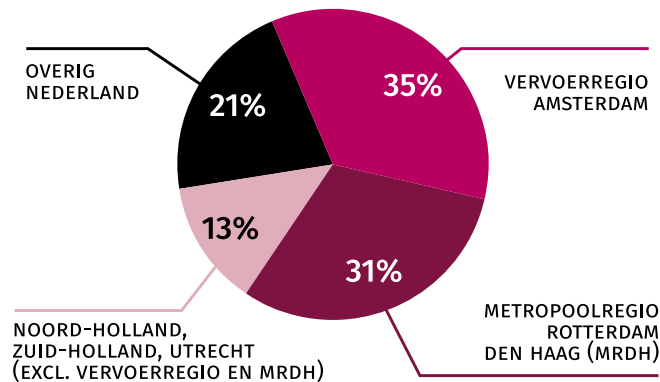
VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT



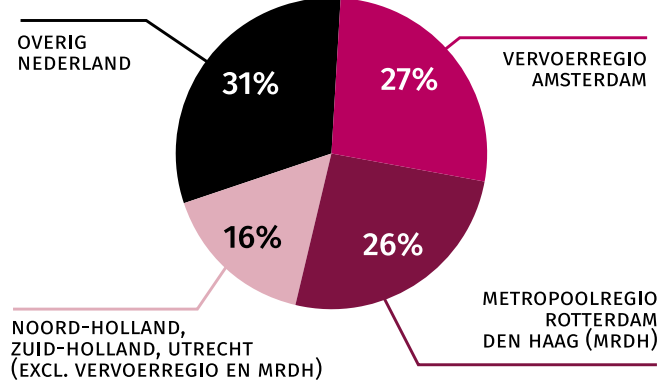
U ziet hier een globaal beeld van de mobiliteit in de vervoerregio. Opvallend is de belangrijke functie en het hoge gebruik van het OV, in vergelijking met Nederland als geheel. Dit ondersteunt de opgave om te werken aan verdere verbetering van het OV-systeem en de kansen die er liggen in combinaties met andere vervoermiddelen, zoals de fiets.

In- en uitstapcijfers van bus, tram en metro laten zien dat in 2019 van alle instappers (reizigers) in Nederland 35% in de vervoerregio reisde. Uitgedrukt in reizigerskilometers gaat het om 27% (reisafstanden zijn vaak wat korter dan elders in Nederland). Op een gemiddelde werkdag zijn er in de vervoerregio circa 860.000 bus-, tram- en metroreizen. Dat is vergelijkbaar met ruim de helft van het aantal treinreizen in heel Nederland.

Instappers; het jaartotaal voor heel Nederland is 950,6 miljoen

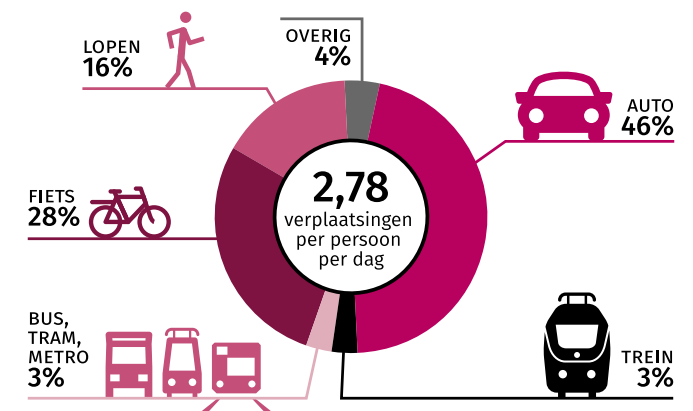
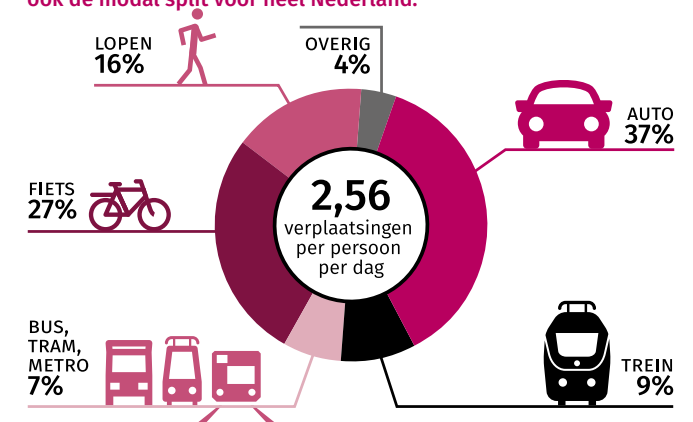


Reizigerskilometers; het jaartotaal voor heel Nederland is 5.655,7 miljoen



Bron: CROW-KpVV

In het bovenste diagram ziet u de modal split van alle verplaatsingen per dag van, naar en binnen de vervoerregio in 2018. Dit is de verdeling van alle verplaatsingen over de verschillende vervoermiddelen. Ter vergelijking ziet u hieronder ook de modal split voor heel Nederland.



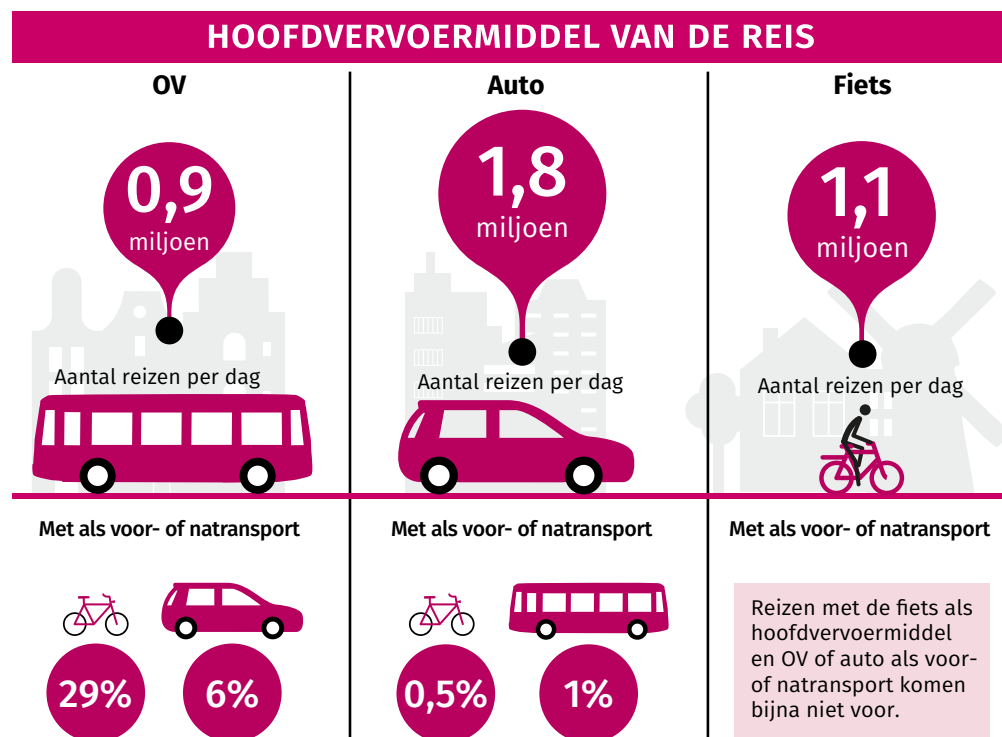
Bron: CBS, Onderweg in Nederland (ODiN)

VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT



Lopen, fiets, OV en auto vormen samen één mobiliteitsnetwerk. De reiziger kan deze vervoermiddelen per situatie kiezen of combineren voor een snelle en makkelijke reis.

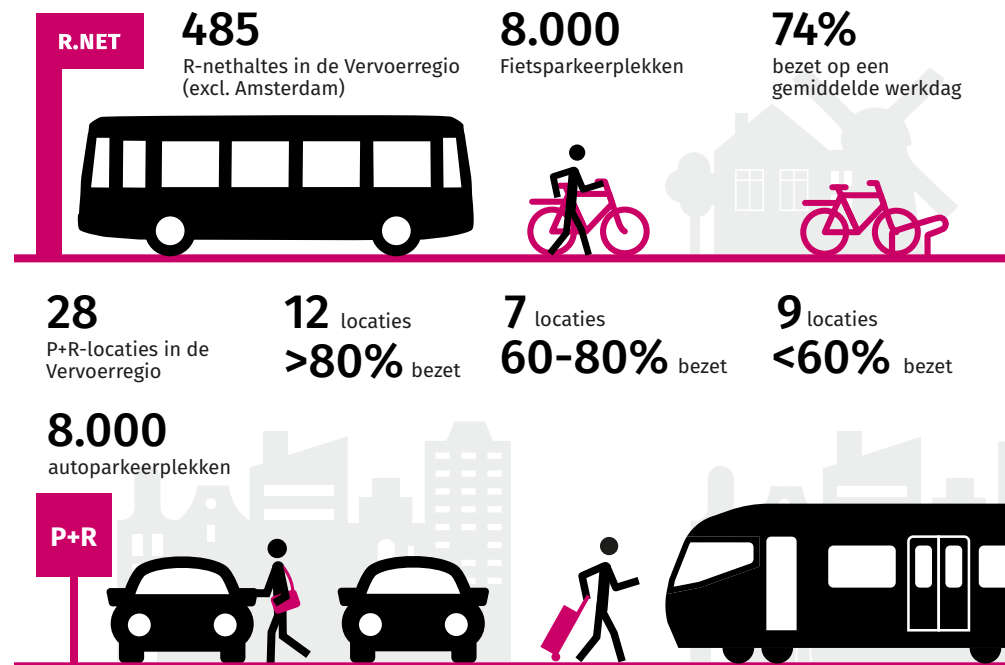
In deze figuur ziet u de aandelen reizen met combinaties van fiets, OV en auto van, naar en binnen de vervoerregio in 2018:



Bron: CBS (ODiN)

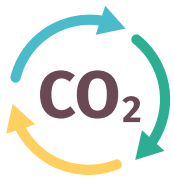
De Vervoerregio investeert in knooppunten en goede voorzieningen waar mensen tijdens de reis het ene vervoermiddel kunnen verwisselen voor het andere. Voorbeelden zijn fietsenstallingen bij haltes en stations, en P+R-locaties.

Deze voorzieningen worden goed gebruikt:



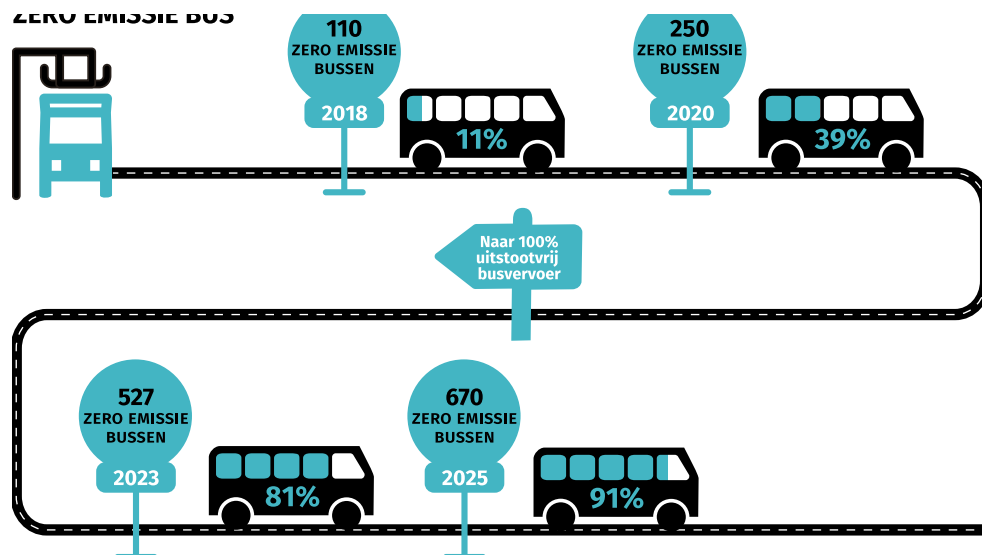
Bron: Fietsparkeren bij R-nethaltes in de MRA; P+R-strategie in de MRA, beide uit 2020

NAAR EEN CO₂-NEUTRAAL MOBILITEITSSYSTEEM



De Vervoerregio levert met haar programma Zero Emissie Mobiliteit (ZEM) een bijdrage aan de vermindering van CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer. We richten ons op productie en gebruik van schonere energie, verduurzaming van infrastructuur en voertuigen en op recycling van grondstoffen. In 2030 moet het OV-systeem in de regio CO₂-neutraal zijn en in 2050 het hele mobiliteitssysteem.

In de komende jaren worden de bussen in de concessies steeds verder vervangen door Zero Emissie bussen. Op de bussen in de figuur ziet u de vermindering van CO₂-uitstoot ten opzichte van 2017.



We stimuleren naast Zero Emissie OV ook andere vormen van elektrisch rijden en doen mee in het programma [MRA-Elektrisch](#). In de vervoerregio zijn ruim 8.000 (semi-)publieke laadpunten voor elektrische auto's (2019) en 2,5% van de personenauto's (2018) en 1% van de bedrijfsauto's (2019) is elektrisch.



2018: 100 ZERO EMISSIE BUSSEN op Schiphol en 10 ZERO EMISSIE BUSSEN tussen A'dam en Edam
2020: 111 ZERO EMISSIE BUSSEN Amstelland-Meerlanden en 31 in A'dam
2023: Start concessie Zaanstreek-Waterland 240 bussen en verdere instroom Amsterdam

Bron: Vervoerregio Amsterdam

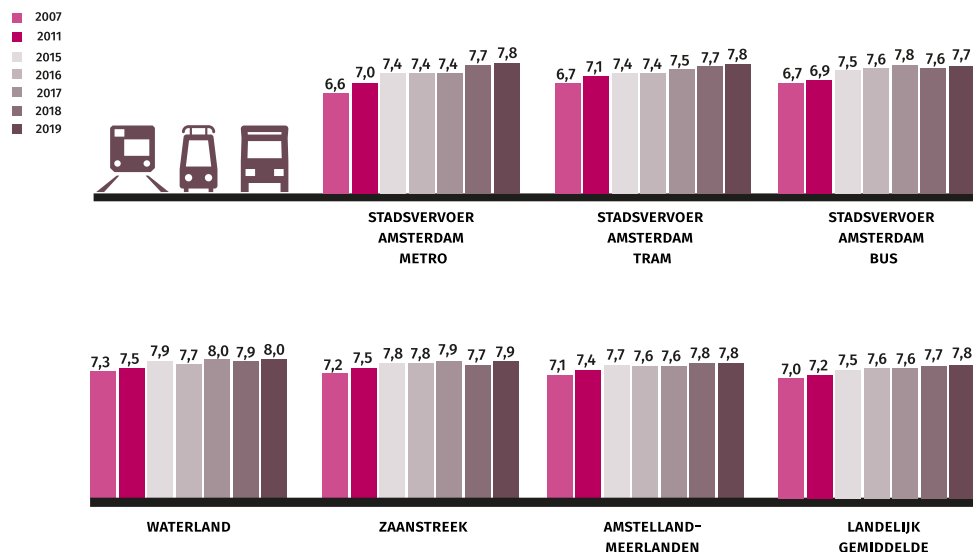
VEILIG EN PRETTIG VAN DEUR TOT DEUR



De Vervoerregio werkt aan een mobiliteitssysteem dat voor iedereen toegankelijk en veilig is en een prettige reisbeleving biedt. Het gaat onder andere om beleving, verkeersveiligheid, inclusieve mobiliteit en goede reisinformatie.

Reizigerswaardering OV

De jaarlijkse **OV-Klantenbarometer** laat voor elke OV-concessie zien hoe reizigers het OV waarderen; in Amsterdam voor bus, tram en metro afzonderlijk. De doelstelling in het Beleidskader is minimaal een 7,5. Vanaf 2018 behalen alle OV-concessies in de Vervoerregio deze score. U ziet ook de cijfers uit 2007 en 2011: over een langere periode is de waardering duidelijk verbeterd.

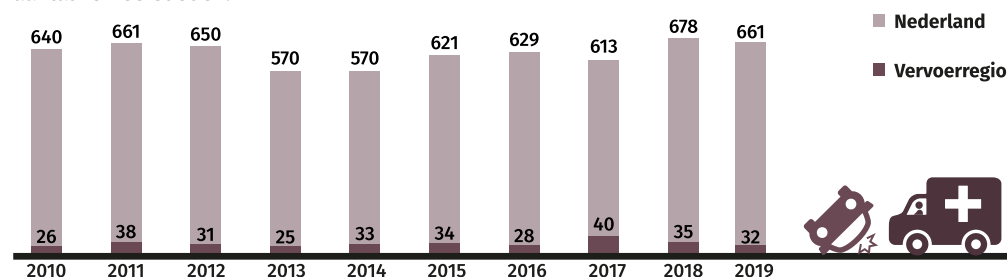


Bron: www.ovklantenbarometer.nl

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is voor de Vervoerregio een belangrijke opgave: we willen dat mensen zich zonder letsel en met een veilig gevoel door het verkeer kunnen bewegen. We dragen bij aan het veiliger maken van de infrastructuur, zoals voor de fiets en bij scholen. Ons programma **Verkeer & Meer** verzorgt verkeerseducatie en voorlichtingsactiviteiten op scholen en kinderdagverblijven. In het schooljaar 2018/2019 deden ruim 17.000 kinderen en jongeren hieraan mee.

Het belang van investeren in verkeersveiligheid blijft groot: helaas stagneert de eerdere daling van het aantal verkeersdoden.



Bron: Politie registratie en CBS

Positieve ontwikkelingen zien we op het tram- en metronetwerk. De afgelopen jaren was er een daling van het aantal aanrijdingen met andere verkeersdeelnemers etc.

Inclusieve Mobiliteit

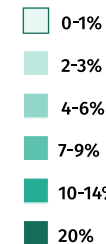
De Vervoerregio wil dat het mobiliteitssysteem in de regio toegankelijk en begrijpelijk is voor iedereen die wil reizen, ook met een eventuele beperking. Met het nieuwe Beleidskader Inclusieve Mobiliteit willen we het OV-systeem verder toegankelijk maken. Daarin past ook de inzet van **OV-coaches** die reizigers met een mobiliteitsbeperking in de regio helpen om zelfstandig te leren reizen. In het eerste kwartaal van 2020 zijn er 80 OV-coachtrajecten gestart.

MOBILITEIT EN OMGEVING PASSEN BIJ ELKAAR



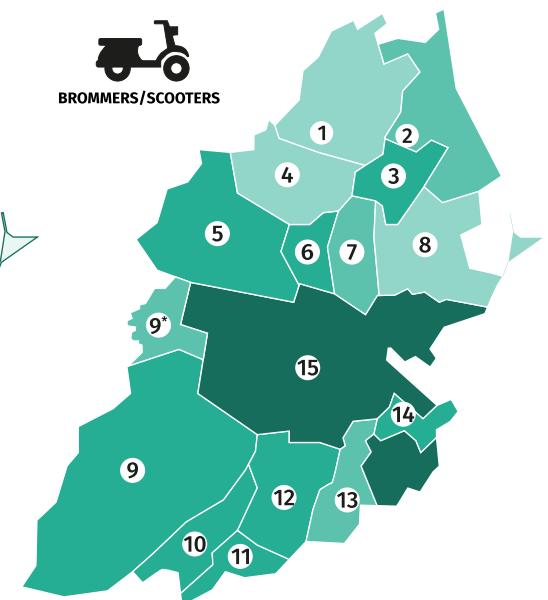
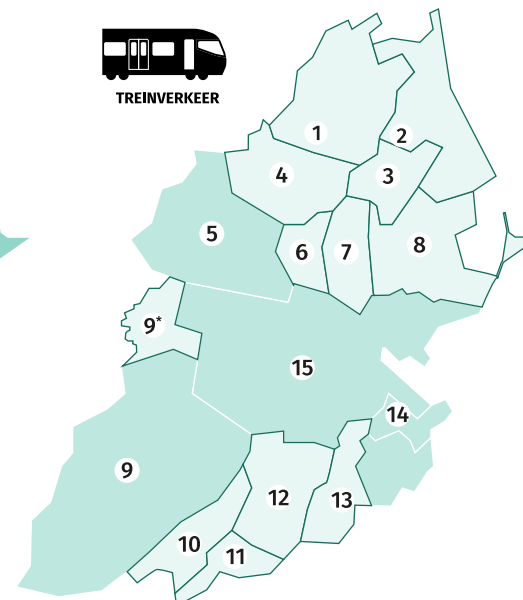
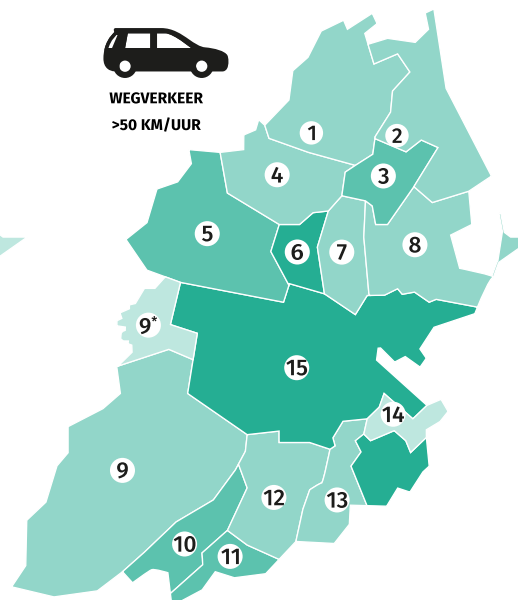
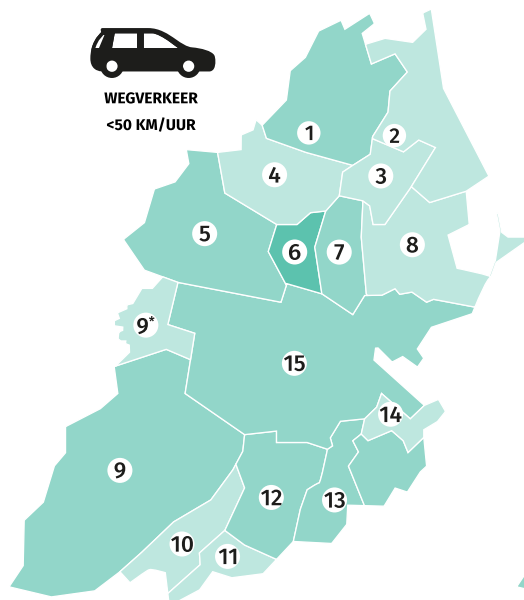
De vervoerregio bestaat uit verschillende gebiedstypen met elk hun eigen kenmerken zoals bevolkingsdichtheid, ruimtelijke inrichting en infrastructuur. De vraag naar mobiliteit verschilt ook per gebied. De kern van strategische opgave 4 is dat de Vervoerregio in haar beleid en investeringen rekening houdt met deze verschillen en met de impact van mobiliteit op de leefkwaliteit, zoals geluidbelasting en luchtverontreiniging.

Deze figuren geven voor elke gemeente in de vervoerregio een beeld van het percentage bewoners van 19 - 64 jaar, dat in 2016 in de thuissituatie ernstige geluidhinder ervoer door wegverkeer, treinverkeer en brommers/scooters. In Amsterdam is sinds het beleid per april 2019 van Snorfiets naar de rijbaan het aantal snorfietzers afgenomen. Mogelijk is de ervaren geluidhinder nu ook minder dan in de onderstaande uitkomsten.



- ① Beemster
- ② Edam-Volendam
- ③ Purmerend
- ④ Wormerland
- ⑤ Zaanstad
- ⑥ Oostzaan
- ⑦ Landsmeer
- ⑧ Waterland

- ⑨ Haarlemmermeer
- ⑨* Haarlemmerliede en Spaarnwoude (gefuseerd met Haarlemmermeer)
- ⑩ Aalsmeer
- ⑪ Uithoorn
- ⑫ Amstelveen
- ⑬ Ouder-Amstel
- ⑭ Diemen
- ⑮ Amsterdam



Bron: Gezondheidsmonitor volwassenen 2016 van GGD'en, CBS en RIVM

NABIJHEID VAN DAGELIJKSE ACTIVITEITEN



De Vervoerregio wil graag dat dat zo veel mogelijk mensen hun dagelijkse activiteiten en voorzieningen lopend of met de fiets kunnen bereiken. Daarom investeren we in verbeteringen van het fiets- en loopnetwerk, zoals kortere routes tussen buurten en naar OV-haltes. Ook denken we mee over ruimtelijke keuzes die kunnen leiden tot kortere dagelijkse reizen.

Deze figuur laat voor het jaar 2019 zien hoe direct de loop- en fietsroutes zijn tussen adressen en treinstations of OV-haltes (bus, tram, metro) in de vervoerregio. Dit zegt iets over nabijheid: namelijk in hoeverre mensen moeten omlopen of omfietsen tussen hun woonadres en een treinstation of OV-halte. We hebben in de figuur de vervoerregio ingedeeld in drie gebieden: Noord, Amsterdam en Zuid.

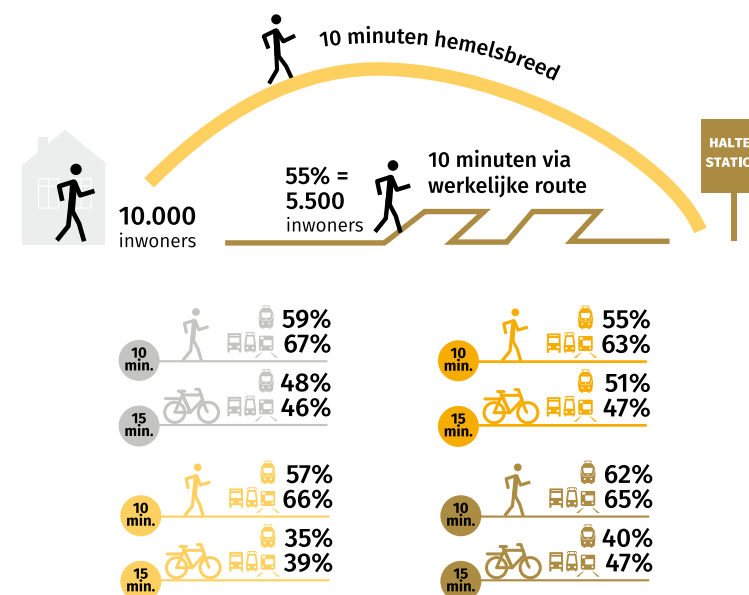
Rechts naast het kaartje ziet u percentages voor elk van de drie gebieden. Hoe hoger het percentage, hoe directer de routes en hoe minder de reizigers hoeven om te lopen of om te fietsen. Hoe lager het percentage, hoe meer de reizigers moeten omlopen of omfietsen. Dit kan komen door barrières zoals water en grote gebouwen, maar ook doordat het loop- en fietsnetwerk niet fijnmazig is. De percentages geven aanknopingspunten voor verbetering, bijvoorbeeld door nieuwe 'doorsteekjes'.

De percentages zijn als volgt berekend: Per gebied hebben we voor elk treinstation en elke OV-halte gekeken hoeveel mensen er binnen 10 minuten lopen of 15 minuten fietsen wonen. We hebben

dit gedaan voor het bereik van 10 of 15 minuten hemelsbreed (een cirkel) én voor het bereik van 10 of 15 minuten via de werkelijk beschikbare loop- en fietsroutes. De percentages laten de verhouding zien tussen het bereik over de beschikbare routes en het bereik hemelsbreed. Stel dat het percentage 100 zou zijn, dan is het bereik via de beschikbare routes net zo groot als hemelsbreed, maar in de praktijk is dit altijd lager.



We hebben de percentages per gebied weergegeven voor alle treinstations gemiddeld en voor alle OV-haltes gemiddeld. In grijs ziet u de percentages als gemiddelde voor heel Nederland. De afbeelding hieronder laat de rekenmethode zien, met als voorbeeld het gebied Noord. Binnen een hemelsbrede straal van 10 minuten lopen rond een treinstation wonen gemiddeld 10.000 mensen. Binnen 10 minuten lopen via werkelijke routes wonen gemiddeld 5.500 mensen. Het percentage is dan $5.500/10.000 = 55$.



Bron: CROW, Dashboard Deur tot deur