

Programma Investeringsagenda Weg

INLEIDING

Om de meest efficiënte en effectieve investeringen in het regionaal wegennet te identificeren hanteert de Vervoerregio Amsterdam de Investeringsagenda Weg. De Investeringsagenda Weg is een dynamisch programma van investeringen in het regionale wegennet en is een vertrekpunt voor uitvoeringsafspraken tussen de Vervoerregio en wegbeheerders. De Investeringsagenda Weg is voor de periode tot 2030 met een doorkijk naar 2040. De Vervoerregio investeert in maatregelen die bijdragen aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid (o.a. verbeteren reistijd, robuustheid, betrouwbaarheid). Daarbij wordt ook rekening gehouden met leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit) en regionale verkeersveiligheid. Voor de verbetering van de verkeersveiligheid is daarnaast een aparte Investeringsagenda.

In dit document wordt het Programma Investeringsagenda Weg 2018 toegelicht. Opeenvolgend wordt eerst toegelicht op welke onderdelen het Programma 2018 is bijgesteld ten opzichte van het Programma 2017. Vervolgens worden de maatregelen/opgaven benoemd die in 2018 extra aandacht zullen krijgen.

1 INVESTERINGSAGENDA WEG VERVOERREGIO AMSTERDAM

1.1 PROGRAMMA INVESTERINGSAGENDA WEG 2018

De Investeringsagenda Weg is een dynamisch programma, die continu in ontwikkeling is om aan te sluiten bij maatschappelijke en bestuurlijke ontwikkelingen. Om tot een actueel en realistisch beeld te komen van de gewenste investeringen in het regionaal wegennet wordt gedurende het jaar met de wegbeheerders gesproken. Voor de bijstelling voor het Programma 2018 die onderin dit document is weergegeven zijn in juli 2017 met de diverse gemeenten gesprekken gevoerd. Een momentopname van het programma met peildatum 27-7-2017 is onderaan dit document te vinden. Het programma bestaat uit een overzicht van projecten geclusterd op opgaven die in de bijgevoegde legenda onderaan dit document zijn uitgelegd. Informatie over hoe de prioritering van projecten tot stand komt wordt in de volgende paragraaf beschreven.

In de samenvatting hieronder zijn de belangrijkste aanpassingen in het programma weergegeven ten opzichte van het programma Investeringsagenda Weg 2017. Behalve deze meer omvangrijke wijzigingen, is er sprake van een aantal kleine aanpassingen, zoals de naamgeving van opgaven en projecten, de clustering van projecten, het jaar van uitvoering en de verwachte kosten. Verder is het programma compleet gemaakt met een aantal al langer lopende projecten (gestart voordat de Investeringsagenda Weg in 2014 van start ging en nog niet eerder opgenomen in het programma) en de projecten uit het programma Beter Benutten (eerder apart vermeld).

Hieronder volgen de belangrijkste aanpassingen in het programma 2018 van de Investeringsagenda Weg:

In het programma 2018 van de Investeringsagenda Weg is in overleg met de wegbeheerders in de regio een aantal nieuwe initiatiefprojecten opgenomen. Een initiatief is de eerste fase van een bereikbaarheidsmaatregel. Er is nog geen formele projectorganisatie, er is nog geen financiële reservering nodig in de begroting en er is nog geen projectresultaat benoemd. Wanneer meer duidelijk is over wat de

maatregel moet inhouden en partijen het eens zijn over nut en noodzaak wordt een verkenning opgestart. Hieronder zijn de belangrijkste genoemd (de overige nieuwe initiatieven staan in de tabel Programma 2018, onderin dit document):

- P+R of Carpoolplaats Wormerland bij de aansluiting N515/A7;
- Doortrekken van de Carolina MacGillavrylaan van het Science Park Amsterdam naar de s113 aansluiting op de A10;
- Herinrichting van de kruispunten op de Koningin Máximaleaan (N196) in Uithoorn;
- Capaciteitsuitbreidingen op het knooppunt N201 – A4, dat zowel in verband met de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied als met de groeiende verkeersstromen;
- Oostelijke ontsluiting Amsterdam Noord vanaf de aansluiting s115 op de A10, dit op basis van de netwerkstudie Amsterdam-Noord;
- Doortrekken Lemelerbergweg - Snijderbergweg in Amsterdam-Zuidoost, dit in verband met de aansluiting van het onderliggend wegennet op de A2 en de A9;
- Capaciteitsuitbreiding kruispunt Kattenburgerstraat - Piet Heinkade op de s100 verbinding tussen de Piet Heintunnel en de De Ruijtertunnel achter het station;
- De aansluiting van Lissebroek op de N207 in verband met de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

Naast de initiatieven zijn er ook een aantal wijzigingen van maatregelen/opgaven in het Programma Weg 2018:

- Door de gemeente Amstelveen is in opdracht van de provincie Noord-Holland een verkenning naar de autobereikbaarheid tussen de N201 en de A9 uitgevoerd. Naar aanleiding daarvan is door de betrokken partners besloten om de volgende maatregelen/opgaven te definiëren:
 - Op korte termijn zetten we in op verbreding van de Bovenkerkerweg ten noorden van de Burgemeester Wiegelweg. De gemeente Amstelveen is als wegbeheerder aan zet om dit te organiseren. De Vervoerregio houdt rekening met een bijdrage van ongeveer €5 miljoen.
 - Op middellange termijn speelt opgave om de doorstroming op en rondom de Fokkerweg tussen de N201 en de A9 te verbeteren. Met de provincie Noord-Holland is afgesproken dat de provincie als wegbeheerder een studie zal starten. De Vervoerregio houdt rekening met een bijdrage.
 - Op de middellange termijn speelt ook de vraag of er nog capaciteitsuitbreidingen wenselijk zijn op de Beneluxbaan tussen de Legmeerdijk en de A9. Het initiatief voor dit vraagstuk ligt bij de gemeente Amstelveen. De Vervoerregio houdt rekening met een bijdrage.
- Amsterdam Zuidas: in overleg met de gemeente Amsterdam zijn de lange termijn investeringen die waren voorzien in het onderliggend wegennet op de Zuidas, vooralsnog niet meer opgenomen in de Investeringsagenda Weg. Dat heeft er mee te maken dat het beleid van de gemeente ten aanzien van de bereikbaarheid van de Zuidas is gericht op openbaar vervoer en fiets. We houden nog wel rekening met een bijdrage vanuit de Vervoerregio van ongeveer €2,5 miljoen op de middellange termijn (start 2020). Dit kan onder meer worden ingezet voor de bereikbaarheidsopgave gedurende de realisatie van Zuidasdok.
- Overtoom/Stadhouderskade in Amsterdam: in overleg met de gemeente Amsterdam zijn de omvangrijke lange termijn investeringen die waren voorzien in de verbinding Lelylaan – Overtoom – Stadhouderskade, vooralsnog niet meer opgenomen in de Investeringsagenda Weg. Dat heeft er mee te maken dat het beleid van de gemeente ten aanzien van de bereikbaarheid van het centrum is gericht op openbaar vervoer en fiets. We houden nog wel rekening met een bijdrage vanuit de Vervoerregio van

ongeveer €2 miljoen op de korte termijn (start 2019). Deze investering is gericht op het verminderen van de vertraging en onbetrouwbaarheid die ontstaat door laden en lossen op de rijbaan.

1.2 METHODIEK PRIORITERING OPGAVEN ACTUALISATIE INVESTERINGSAGENDA WEG 2018

Vorig jaar is een nieuwe wijze van prioriteren geïntroduceerd, zoals ook met u gedeeld in de **DB-voordracht** van 27 september 2016. Ook dit jaar is dezelfde methode gehanteerd.

Ten behoeve van de prioritering van de opgaven is gekeken naar de ernst van de bereikbaarheidsproblematiek en het belang van de opgave voor de ruimtelijke-economische ontwikkeling van de regio. Op basis daarvan zijn de opgaven geprioriteerd aan de hand van de volgende criteria:

1. Leidt de bereikbaarheidsproblematiek van de betreffende opgave tot een overschrijding van de reistijdnormen (van-deur-tot-deur) uit het RVVP?
2. Bedreigt de bereikbaarheidsproblematiek van de betreffende opgave de ontwikkeling van een van de prioritaire gebieden uit de Gebiedsagenda?
3. Betreft de bereikbaarheidsproblematiek van de betreffende opgave knelpunten op het gebied van robuustheid en/of betrouwbaarheid?

Hoogste prioriteit (+++)

De hoogste prioriteit wordt toegekend aan de opgaven waar sprake is van een overschrijding van de reistijdnorm én een van de andere twee criteria (prioritaire gebieden of robuustheid en betrouwbaarheid) van toepassing is.

Gemiddelde prioriteit (++)

De gemiddelde prioriteit wordt toegekend aan de opgaven waar sprake is van een overschrijding van de reistijdnorm óf een van de andere twee criteria van toepassing is.

Laagste prioriteit (+)

Dit zijn de overige opgaven, waar sprake is van een probleem ten aanzien van bijvoorbeeld leefbaarheid of een conflict tussen auto en OV.

Aan de hand van de prioritering op basis van de hierboven beschreven methode zijn de resultaten voor het Programma Weg 2018 weergegeven in een tabel die onderin dit document is opgenomen.

1.3 WIJZIGINGEN TOTALE VERWACHTE UITGAVEN 2018 VOOR DE INVESTERINGSAGENDA WEG

Op basis van de wijzigingen in het programma is een nieuw kasritme opgesteld voor de mogelijke uitgaven aan verbeteringen van de wegbereikbaarheid uit de BDU van de Vervoerregio Amsterdam. In Tabel 1 vindt u een weergave van het bijgestelde kasritme.

Tabel 1: Kasritme investeringen

	2018	2019	2020	2020 - 2035	Totaal
IA Weg 2018 o.b.v. bijstelling	25,40	26,64	45,12	575,21	672,36

IA Weg 2017 o.b.v. bijstelling	36,5	44,8	48,4	503,7	633,4
--------------------------------	------	------	------	-------	-------

Vergelijking kasritme Investeringsagenda Weg (IA Weg) 2018,2019 en 2020

* in mln. Euro

De inschatting is dat de totale uitgaven van het programma Investeringsagenda Weg in de periode 2018-2020 ongeveer €97 miljoen bedragen. Dat is minder als wat vorig jaar was ingeschat voor dezelfde periode. De inschatting voor het jaar 2018 is na de huidige bijstelling van het programma ook fors lager dan vorig jaar was ingeschat. Nu is de verwachting dat de uitgaven 25,4 miljoen zullen bedragen, vorig jaar ging de Vervoerregio uit van ongeveer 36,5 miljoen.

De inschatting van de uitgaven in de periode 2020-2035 zijn fors gestegen. In de bijstelling van het programma voor het jaar 2017 waren de kosten ingeschat op ongeveer 503 miljoen. Voor het programma 2018 zijn de verwachte uitgaven voor de periode 2020-2035 met ongeveer 72 miljoen gestegen naar 575 miljoen.

Voor de periode na 2020 is de inschatting van de totale uitgaven bijgesteld naar ongeveer 672 miljoen. In de actualisatie 2017 werd voor de periode na 2020 nog rekening gehouden met totale uitgaven van ongeveer 633 miljoen.

Deze verschuiving van verwachte uitgaven is volgend op de verwachte planning van projecten. In samenspraak met de opdrachtgevers van de projecten is geconstateerd dat sommige projecten een langere doorlooptijd hebben dan verwacht of dat projecten later dan aanvankelijk verwacht worden opgestart.

Financiële gevolgen

De financiële gevolgen van het voorliggende besluit worden als volgt verwerkt:

- de gevolgen voor de begroting 2018 worden verwerkt in de Programmabegroting die ter besluitvorming aan de Regioraad van 12 december 2017 wordt voorgelegd.
- de gevolgen voor latere jaren worden op basis van inzicht in de programma's van dat moment steeds verwerkt in de betreffende begrotingsjaren. Deze begrotingen zullen conform de planning en control cyclus van de Vervoerregio aan de Regioraad worden voorgelegd.

2 VOORUITBLIK INVESTERINGSAGENDA WEG VOOR 2018

Het programma benoemt elk jaar een aantal projecten of opgaven die in het komende jaar extra aandacht krijgen. Dat kunnen zaken zijn die het programma wil agenderen, projecten die het programma wil versnellen en projecten waarbij het programma nadrukkelijk aangehaakt wil zijn. De focus voor 2018 is tot stand gekomen op basis van de actualisatie van het programma dat in overleg met de verschillende regiogemeenten en wegbeheerders tot stand is gekomen.

Vanuit het programma Investeringsagenda Weg ligt de focus voor 2018 in ieder geval op de onderstaande opgaven.

1. STEDELIJKE BEREIKBAARHEID (MIRT)/ AANSLUITINGEN A10, ZEEBURG EN KANS

Stedelijke bereikbaarheid (MIRT)

In het MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid zijn Rijk en regio gezamenlijk op zoek naar de beste manier om te investeren in de stedelijke bereikbaarheid in de regio Amsterdam. Vooruitlopend op het volledige eindrapport van dit onderzoek, lijken zich een aantal urgente opgaven aan te dienen als no-regret investeringen. Een daarvan is de problematiek op de aansluitingen van de stedelijke invalswegen op de Ring A10.

De doorstroming op een aantal invalswegen staat zwaar onder druk, waaronder de s116/N247 en s114/IJburglaan. Op de aansluitingen komen de belangen van Rijk, regio en gemeenten samen en dus is een intensieve samenwerking vereist om de problemen aan te pakken. Bovendien spelen ook de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer op veel aansluitingen in de stad een rol.

Knoop A10-N247-s116 (KANS)

De Vervoerregio trekt namens de samenwerkende partners gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland een onderzoek naar de doorstroming van een knoop bij de A10-noord (A10-N247-s116). Uit het onderzoek blijkt dat de capaciteit van de betreffende kruispunten het verkeer niet kan verwerken. De partners zijn in 2017 gestart met een planstudie waarin mogelijke oplossingen worden onderzocht. Volgens planning wordt medio 2018 een voorkeursbesluit genomen.

2. CORRIDORSTUDIE AMSTERDAM HOORN (A7/A8)

De corridorstudie is een MIRT-verkenning naar de bereikbaarheid in de corridor tussen Amsterdam en Hoorn (A7/A8), waarin wordt samengewerkt tussen het Rijk, de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de betreffende gemeenten (waaronder Zaanstad, Oostzaan, Wormerland, Beemster en Purmerend). In 2018 worden de mogelijke oplossingen die in 2017 door de partners zijn verdeeld in maatregelpakketten door middel van een planMER verder uitgewerkt. Met behulp van de uitkomsten van de planMER wordt een volgende schifting gemaakt in welke maatregelen worden uitgevoerd.

3. DE VLINDER (MAATREGELEN VIJFHOK EN BERNHARDPLEIN IN ZAANDAM)

De Vervoerregio werkt samen met de gemeente Zaanstad aan het verbeteren van de doorstroming op de twee belangrijkste invalswegen van de gemeente. Een aantal kortetermijnmaatregelen is de afgelopen jaren al uitgevoerd. Voor de middellange termijn wordt gedacht aan een aantal meer omvangrijke maatregelen om de doorstroming op de Vijfhoek (N516) en het Bernhardplein te verbeteren. Daarbij wordt ook gekeken naar de samenhang met de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. In 2017 is hiervoor de planstudie De Vlinder gestart. In deze planstudie zijn oplossingen onderzocht, zoals een nieuwe aansluiting op de N516 om onder andere de Vijfhoek te ontlasten. In 2018 gaat men verder met het afwegen van verschillende oplossingen.

4. OMGEVING SCHIPHOL

Masterplan Schiphol Landzijdige Bereikbaarheid

Schiphol heeft de huidige bereikbaarheidsknelpunten van de luchthaven in beeld gebracht (weg en ov) en het capaciteitsstekort dat daardoor gaat ontstaan. Naar aanleiding daarvan denkt Schiphol na over het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven.

Kruiswegstudie/N201

De gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam bekijken op welke wijze de bereikbaarheid ten zuiden van Schiphol (onder andere op de Kruisweg) kan worden verbeterd.

5. AUTOBEREIKBAARHEID UITHOORN

Door de gemeente Amstelveen is in 2016 in opdracht van de provincie Noord-Holland een verkenning naar de autobereikbaarheid tussen de N201 en de A9 uitgevoerd. Naar aanleiding daarvan is door de betrokken partners besloten om de volgende maatregelen/opgaven te definiëren:

- Op korte termijn zetten gemeente Amstelveen en de Vervoerregio in overleg met de gemeente Uithoorn in op verbreding van de Bovenkerkerweg ten noorden van de Burgemeester Wiegelweg.
- Op middellange termijn speelt opgave om de doorstroming op en rondom de Fokkerweg tussen de N201 en de A9 te verbeteren. Met de provincie Noord-Holland is afgesproken dat de provincie als wegbeheerder een studie zal starten.
- Op de middellange termijn speelt ook de vraag of er nog capaciteitsuitbreidingen wenselijk zijn op de Beneluxbaan tussen de Legmeerdijk en de A9.

Programma Investeringsagenda Weg 2018 (Peildatum 27-07-2017)

Opgave #	Opgave	Prioriteit	Maatregel	Maatregel (omschrijving)	Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	Huidige fase	Realisatie duur (in jaren)	Beoogde start uitvoering	Totale bijdrage Vervoerregio Amsterdam (in mln)	Bijdrage Vervoerregio 2016	Bijdrage Vervoerregio 2017	Bijdrage Vervoerregio 2018	Bijdrage Vervoerregio 2019	Bijdrage Vervoerregio 2020	Bijdrage Vervoerregio na 2020	
1	A7/A8 corridor		A	Aansl. Onderl. wegennet Zaadam (Zaandijk/N203,A7)	Ja	Verkenning	4	2023	73							73
1	A7/A8 corridor		B	Aansluitingen onderliggend wegennet Purmerend	Ja	Verkenning	4	2023	25							25
1	A7/A8 corridor	+++	Totaal	Totaal					98	0	0	0	0	0	0	98
2	Invalswegen Zaandam		A	Optimalisatie verkeerslichten en opstelstroken Bernhardplein	Ja	Uitgevoerd	1	2014	0,35							
2	Invalswegen Zaandam		B	Gebiedsgericht benutten Zaanse Ruit	Ja	Uitgevoerd			0,016							
2	Invalswegen Zaandam		C	Korte termijn maatregelen De Vijfhoek	Ja	Realisatie	1	2017	2,39		2,39					
2	Invalswegen Zaandam		D	N516a Doorstromingsmaatregelen Thorbeckeweg	Ja	Realisatie	1	2017	0,79		0,79					
2	Invalswegen Zaandam		E	Middellange termijn maatregelen Vijfhoek en Bernhardplein	Ja	Initiatief	2	2018	30			15		15		
2	Invalswegen Zaandam		F	Lange termijn capaciteitsuitbreiding infrastructuur	Ja	Initiatief	2	2028	30							30
2	Invalswegen Zaandam		G	Kruispunt N203-Hembrugterrein	Ja	Initiatief	2	2025	1							1
2	Invalswegen Zaandam		H	Verbinding Achtersluispolder - Amsterdam Noord	Ja	Initiatief	3	2025	10							10
2	Invalswegen Zaandam		I	Vincent van Goghweg	Ja	Uitgevoerd	1	2016	0,15	0,15						
2	Invalswegen Zaandam		J	Optimalisatie verkeerslichten De Vijfhoek (incl. Troelstralaan)	Ja	Uitgevoerd	1	2014	0,35							
2	Invalswegen Zaandam	++	Totaal	Totaal					75,05	0,15	3,18	15,00	15,0	0,0	0,0	41
3	Waterland en S116 aansluiting		A	Bereikbaarheid Waterland lange termijn maatregelen pakket	Ja	Realisatie	3	2016	6,8	3,3	0,97		2,5			
3	Waterland en S116 aansluiting		B	Derde ontsluiting Edam/N244	Ja	Planuitwerking	1	2019	2,5					2,5		
3	Waterland en S116 aansluiting		C	Voetgangerstunnel IJpendam	Ja	Uitgevoerd	1	2017	1		1					
3	Waterland en S116 aansluiting		D	KANS (Knooppunt A10 N247 S116)	Ja	Planstudie	3	2022	17,2							17,2
3	Waterland en S116 aansluiting	+++	Totaal	Totaal					27,5	3,3	1,97	2,5	2,5	0	0	17,2
4	Bereikbaarheid Zuidas		A	Maatregelen OVN Zuidas tijdens bouwfase Zuidasdok	Ja	Initiatief	10	2020	2,5							1,5
4	Bereikbaarheid Zuidas	+++	Totaal	Totaal					2,5	0	0	0	0	0	1	1,5
5	A4 Burgerveen - De Nieuwe Meer		A	Capaciteitsuitbreiding A4 Burgerveen - De Nieuwe Meer	Ja	Initiatief	5	2030	50							50
5	A4 Burgerveen - De Nieuwe Meer		B	Aansluiting N201-A4	Ja	Initiatief	1	2020	10						10	
5	A4 Burgerveen - De Nieuwe Meer	++	Totaal	Totaal					60	0	0	0	0	0	10	50
6	Doorstroming en leefbaarheid N203 / N246		A	Verbinding A8-A9 Planstudie Fase 1	Ja	Planstudie	5	2018	38,75			0,55		1	10	27,2
6	Doorstroming en leefbaarheid N203 / N246	+++	Totaal	Totaal					38,75	0	0	0,55	1	10	10	27,2
7	Onderliggend wegennet Purmerend		A	Optimaliseren kruispunt Azielaan - Gorslaan	Ja	Uitgevoerd			1							
7	Onderliggend wegennet Purmerend		B	Kleine capaciteitsuitbreiding route via Laan der Continenten	Ja	Initiatief	1	2023	2,5							2,5
7	Onderliggend wegennet Purmerend		C	Ongeplande spoorkruising Overwhere	Ja	Initiatief	2	2025	25							25
7	Onderliggend wegennet Purmerend	++	Totaal	Totaal					28,5	0	0	0	0	0	0	27,5
8	Aansluitingen en invalswegen zuid- en westkant Amsterdam		A	Herprofilering Haarlemmerweg/N200	Ja	Planuitwerking	2	2017	2,1		1,05		1,05			
8	Aansluitingen en invalswegen zuid- en westkant Amsterdam		B	Korte termijn S106/Overtoom	Ja	Initiatief	2	2019	2					1	1	
8	Aansluitingen en invalswegen zuid- en westkant Amsterdam		C	Spaardammertunnel	Ja	Realisatie	2	2016	4,26	2,39	1,87					
8	Aansluitingen en invalswegen zuid- en westkant Amsterdam		D	Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg	Ja	Initiatief	3	2019	6,25					1,25	2,5	2,5
8	Aansluitingen en invalswegen zuid- en westkant Amsterdam	+++	Totaal	Totaal					14,61	2,39	2,92	1,05	2,25	3,5	2,5	2,5
9	Verbinding Aalsmeer / Uithoorn (N201) - Amstelveen (A9) / Amsterdam		A	Capaciteitsuitbreiding N201 - A9 (zuid)	Ja	Verkenning	3	2019	5					1	2	2
9	Verbinding Aalsmeer / Uithoorn (N201) - Amstelveen (A9) / Amsterdam		B	Bosrandweg opwaarderen kruispunt	Ja	Planstudie	1	2018	0,6			0,6				
9	Verbinding Aalsmeer / Uithoorn (N201) - Amstelveen (A9) / Amsterdam		C	Capaciteitsuitbreiding N201 - A9 (oost): doorstroming op de Beneluxbaan tussen Bovenkerkerweg en aansluiting A9 oost	Ja	Initiatief	3	2025	15							20
9	Verbinding Aalsmeer / Uithoorn (N201) - Amstelveen (A9) / Amsterdam		D	Capaciteitsuitbreiding N201 - A9 (west): afwikkeling knooppunt Bosrandweg/Fokkerweg/Schipholdijk e.o.	Ja	Initiatief	3	2025	15							10
9	Verbinding Aalsmeer / Uithoorn (N201) - Amstelveen (A9) / Amsterdam		E	Aansluiting Fokkerweg-N201	Ja	Initiatief	2	2025	5							5
9	Verbinding Aalsmeer / Uithoorn (N201) - Amstelveen (A9) / Amsterdam		F	Kruising Beneluxbaan-Legmeerdijk	Ja	Initiatief	2	2025	2							2
9	Verbinding Aalsmeer / Uithoorn (N201) - Amstelveen (A9) / Amsterdam		G	P+R Amstelveen	Ja	Verkenning	2	2020	5						2,5	2,5
9	Verbinding Aalsmeer / Uithoorn (N201) - Amstelveen (A9) / Amsterdam	+++	Totaal	Totaal					47,6	0	0	0,6	1	4,5	4,5	41,5
10	N201 Aalsmeer / Uithoorn - A2 (provincie Utrecht)		A	Maatregelen Koningin Maximalaan	Ja	Initiatief	2	2025	2							2
10	N201 Aalsmeer / Uithoorn - A2 (provincie Utrecht)		B	Oeververbinding Uithoorn	Ja	Initiatief	3	2025	2							2
10	N201 Aalsmeer / Uithoorn - A2 (provincie Utrecht)		Ja	Verbreding N201 naar 2x2 rijstroken (of vergelijkbaar)	Ja	Initiatief	2	2025	52							52
10	N201 Aalsmeer / Uithoorn - A2 (provincie Utrecht)	+++	Totaal	Totaal					56	0	0	0	0	0	0	56
11	Aansluiting A10 / S114 en IJburglaan / RO Zeeburgereiland en IJburg II		A	Korte termijn maatregelen IJburglaan	Ja	Initiatief	2	2020	1							0,5
11	Aansluiting A10 / S114 en IJburglaan / RO Zeeburgereiland en IJburg II		B	Lange termijn maatregelen IJburglaan	Ja	Initiatief	5	2025	25							25
11	Aansluiting A10 / S114 en IJburglaan / RO Zeeburgereiland en IJburg II		C	Opwaarderen P+R-voorzieningen	Ja	Verkenning	2	2018	3,5			1,75		1,75		
11	Aansluiting A10 / S114 en IJburglaan / RO Zeeburgereiland en IJburg II	++	Totaal	Totaal					29,5	0	0	1,75	1,75	0,5	0,5	25,5
12	Doorstroming Bernhardplein / Amstelstation		A	Optimalisatie verkeersafwikkeling Bernhardplein / Julianaplein / Amstelstation	Ja	Initiatief	2	2023	2,5							2,5
12	Doorstroming Bernhardplein / Amstelstation	+++	Totaal	Totaal					2,5	0	0	0	0	0	0	2,5
13	N201 (West/Hoofddorp)		A	Tussen Bennebroekerdijk en aansluiting N201 / N205	Ja	Uitgevoerd	1	2016	0,4	0,4						
13	N201 (West/Hoofddorp)		B	Aanpassing Cruquiusbrug	Ja	Gereed	2	2016	2,6		1,5		1,1			
13	N201 (West/Hoofddorp)		C	Tussen aansluiting N201/N205 en nieuwe aansluiting N201/A4	Ja	Uitgevoerd	1	2017	3,4			3,4				
13	N201 (West/Hoofddorp)		D	Verbeteren aansluiting wijk Floriande via Waddenweg	Ja	Initiatief	1	2030	7,5							7,5
13	N201 (West/Hoofddorp)		E	Aansluiting nieuwbouwocties SEIN en Cruquius op N201	Ja	Initiatief	2	2022	3							3
13	N201 (West/Hoofddorp)		F	Nieuwe noordelijke randweg Hoofddorp / capaciteit N201-west	Ja	Initiatief	3	2030	30							30
13	N201 (West/Hoofddorp)	+	Totaal	Totaal					46,9	1,9	4,5	0	0	0	0	40,5
14	A200 / N200 Halfweg		A	Integrale gebiedsbenadering (VV, RO en leefbaarheid)	Ja	Initiatief	5	2020	0,5						0,25	0,25
14	A200 / N200 Halfweg	+	Totaal	Totaal					0,5	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25
15	Doorstroming N207 tussen de A4 en Alphen aan den Rijn		A	Rijbaanverdubbeling N207	Ja	Realisatie	2	2016	7,8	6,9	0,9					
15	Doorstroming N207 tussen de A4 en Alphen aan den Rijn		B	Aansluiting N207-Lissebroek	Ja	Initiatief	2	2030	5							5
15	Doorstroming N207 tussen de A4 en Alphen aan den Rijn	+	Totaal	Totaal					12,8	6,9	0,9	0	0	0	0	5
16	Verkeersontwikkeling N201 en N231 rondom en ten zuiden van Aalsmeer		A	Doorstroming N231 Legmeerdijk	Ja	Planstudie	2	2018	0,9			0,45		0,45		
16	Verkeersontwikkeling N201 en N231 rondom en ten zuiden van Aalsmeer		B	Middenweg/Molenvlietweg	Ja	Planuitwerking	1	2017	0,49		0,49					
16	Verkeersontwikkeling N201 en N231 rondom en ten zuiden van Aalsmeer	++	Totaal	Totaal					1,39	0	0,49	0,45	0,45	0	0	0
17	Doorstroming Keizer Karelweg Amstelveen		A	Optimaliseren kruispunt Keizer Karelweg - Van der Hooplaan (VRI)	Ja	Initiatief	1	2024	1							1
17	Doorstroming Keizer Karelweg Amstelveen	++	Totaal	Totaal					1	0	0	0	0	0	0	1
18	Doorontwikkeling regionaal verkeersmanagement (RVM)		A	Data inwinning ten behoeve van RVM op regionaal netwerk + Basisniveau sturingsmiddelen (VRI's) op regionaal netwerk	Ja	Realisatie	4	2017	1,2		0,6		0,6			
18	Doorontwikkeling regionaal verkeersmanagement (RVM)		B	Organisatie en ondersteuning (o.a. Netwerkvisie, RTT, RegioRegie)	Ja	Realisatie	7	2015	1,45	0,21	0,21		0,21	0,21	0,21	0,4
18	Doorontwikkeling regionaal verkeersmanagement (RVM)		C	DVM centrale Zaanstad	Ja	Realisatie	2	2017	0,63		0,31		0,31			
18	Doorontwikkeling regionaal verkeersmanagement (RVM)		D	Reservering doorontwikkeling RVM	Ja	Initiatief	10	2017	4,5	0,5	0,5		0,5	0,5	0,5	2
18	Doorontwikkeling regionaal verkeersmanagement (RVM)		E	Amsterdam Bereikbaar	Ja	Realisatie	9	2017	0,5		0,1	0,05	0,05	0,05	0,05	0,25
18	Doorontwikkeling regionaal verkeersmanagement (RVM)	+++	Totaal	Totaal					8,28	0,71	1,72	1,67	0,76	0,76	0,76	2,65
19	Innovatieprogramma															

24	Programma kleine infrastructuur	A	Programma kleine infrastructuur: reservering	Ja	Initiatief	14	2018	0,5			0,03	0,03	0,03	0,41
24	Programma kleine infrastructuur	B	Project Bamboe Geluidschermen	Ja	Realisatie	3	2016	0,08	0,06			0,02		
	24 Programma kleine infrastructuur	++	Totaal Totaal					0,58	0,06	0	0,03	0,05	0,03	0,41
25	Oostelijke Ontsluiting IJburg	A	Oostelijke Ontsluiting IJburg (OOIJ) 3e fase	Ja	Realisatie	1	2017	3,95						3,95
25	Oostelijke Ontsluiting IJburg	B	Oost Ontsluiting IJburg	Ja	Realisatie	2	2016	31,26	31,23					0,03
	25 Oostelijke Ontsluiting IJburg	+	Totaal Totaal					35,21	31,23	3,98	0	0	0	0
26	Beter Benutten	A	Vergr. betrouwbaarheid gekopp. DVM-systemen + reg	Ja	Realisatie	2	2016	0,55	0,07					0,48
26	Beter Benutten	B	Moderniseren comm.verbind. verkeersmanagementcent	Ja	Realisatie	2	2016	0,84	0,12					0,72
26	Beter Benutten	C	Optimalisatie Verkeersregelinstanties Amsterdam	Ja	Realisatie	2	2016	0,59	0,08					0,51
26	Beter Benutten	D	Werkgeversaanpak MRA (BB2)	Ja	Realisatie	2	2016	3,06	2,03					1,03
26	Beter Benutten	E	Mobiliteitsmanagement Zuidas	Ja	Realisatie	2	2016	1,9	1,05					0,85
26	Beter Benutten	F	MRA-BBv-114 Crowd Mobility	Ja	Realisatie	1	2016	0,09	0,09					
26	Beter Benutten	G	Mobility Portal	Ja	Realisatie	2	2016	0,34	0,24					0,1
26	Beter Benutten	H	Gebiedsger.aanp.Amstelbusines Park, Riekerpld en W	Ja	Realisatie	2	2016	0,31	0,26					0,05
26	Beter Benutten	I	BBv: Mobiliteitsportaal AMC	Ja	Realisatie	2	2016	0,75	0,47					0,28
26	Beter Benutten	J	Binnenvaart ligplaatsen informatie systeem (BLIS)	Ja	Realisatie	2	2016	0,04	0,01					0,03
26	Beter Benutten	K	Bereikbaarheid STP Portal	Ja	Realisatie	2	2016	1,58	1,04					0,54
	26 Beter Benutten	++	Totaal Totaal					10,05	5,46	4,59	0	0	0	0
27	P+R A7/N515 Wormerland	A	P+R A7/N515 Wormerland	Ja	Initiatief	2	2019	0,15				0,075	0,075	
	27 P+R A7/N515 Wormerland	++	Totaal Totaal					0,15	0	0	0	0,075	0,075	0
28	Maatregelen Kattenburgerstraat - Piet Heinkade	A	Maatregelen Kattenburgerstraat - Piet Heinkade	Ja	Initiatief	3	2025	2						2
	28 Maatregelen Kattenburgerstraat - Piet Heinkade	+++	Totaal Totaal					2	0	0	0	0	0	2
29	Bereikbaarheid Zuidoost	A	Optimalisatie kruisingen Zuidoost	Ja	Initiatief	2	2020	5						2,5
29	Bereikbaarheid Zuidoost	B	Doortrekken Lemelerbergweg - Snijderbergweg (tunnen verbreden+verdiepen)	Ja	Initiatief	2	2025	20						20
	29 Bereikbaarheid Zuidoost	+	Totaal Totaal					25	0	0	0	0	2,5	22,5
Totaal programma Weg								758,77	52,10	32,55	25,40	26,64	45,12	575,21

Legenda	
Kolom	Omschrijving
<u>Opgave</u>	Op basis van de barometer zijn sterke en zwakke kanten van het wegennet benoemd. De zwakke kanten, aangevuld met een aantal ruimtelijke kansen leiden tot 29 opgaven.
<u>Prioriteit</u>	<p style="text-align: center;">Hoogste prioriteit (+++) De hoogste prioriteit wordt toegekend aan de opgaven waar sprake is van een overschrijding van de reistijdnorm én een van de andere twee criteria (prioritaire gebieden of robuustheid en betrouwbaarheid) van toepassing is.</p> <p style="text-align: center;">Gemiddelde prioriteit (++) De gemiddelde prioriteit wordt toegekend aan de opgaven waar sprake is van een overschrijding van de reistijdnorm óf een van de andere twee criteria van toepassing is.</p> <p style="text-align: center;">Laagste prioriteit (+) Dit zijn de overige opgaven, waar sprake is van een probleem ten aanzien van bijvoorbeeld leefbaarheid of een conflict tussen auto en OV.</p>
<u>Maatregel</u>	Op basis van kosten, effectiviteit, efficiency en planning worden de beste maatregelen geselecteerd om de 29 opgaven aan te pakken.
<u>Fase</u>	<p style="text-align: center;">Initiatief: Probleemdefinitie/idee voor een bereikbaarheidsmaatregel</p> <p style="text-align: center;">Verkenning: Projectdefinitie/eerste fase van een project</p> <p style="text-align: center;">Planstudie: Variantenanalyse</p> <p style="text-align: center;">Planuitwerking: Definitieve uitwerking voorkeursvariant</p> <p style="text-align: center;">Realisatie: Aanbesteding/gunning</p>