



# RVVP Uitvoeringsprogramma

2005 - 2010

→ **RVVP Uitvoeringsprogramma** voor de stadsregio Amsterdam

Uitvoeringsprogramma behorend bij het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP)  
Vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 29 maart 2005

## OVERZICHT PROJECTEN IN UITVOERING EN VOORBEREIDING





# RVVP Uitvoeringsprogramma

2005 - 2010

---

→ **RVVP Uitvoeringsprogramma** voor de stadsregio Amsterdam

Uitvoeringsprogramma behorend bij het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP)  
Vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 29 maart 2005

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding en leeswijzer</b>	<b>3</b>	<b>Bijlage 1</b>	<b>Samenvatting Regionaal Verkeer &amp; Vervoerplan ROA</b>	<b>39</b>
<b>2</b>	<b>Beleid en acties</b>	<b>4</b>	<b>Bijlage 2</b>	<b>Inventarisatie van projecten en kosten</b>	<b>42</b>
<b>3</b>	<b>Maatregelen netwerken</b>	<b>7</b>	<b>Bijlage 3</b>	<b>Subsidieverlening</b>	<b>51</b>
<b>4</b>	<b>Gebiedspakketten</b>	<b>20</b>	<b>Bijlage 4</b>	<b>Lijst van afkortingen</b>	<b>52</b>
<b>5</b>	<b>Generieke maatregelen</b>	<b>23</b>			
<b>6</b>	<b>Speelveld en financiën</b>	<b>29</b>			
<b>7</b>	<b>Monitoring en actualisatie</b>	<b>35</b>			
<b>8</b>	<b>Organisatie</b>	<b>37</b>			



# 1 Inleiding en leeswijzer

## 1.1 Een nieuw RVVP, een nieuw Uitvoeringsprogramma

Dit Uitvoeringsprogramma werkt het beleid van het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP) uit in acties en projecten. De nadruk ligt op de periode tot 2010 met een doorkijk naar de periode daarna. Het Uitvoeringsprogramma vormt de grondslag voor de inzet van het ROA, zowel financieel (toekenning subsidies) als qua personele capaciteit.

Het Uitvoeringsprogramma is opgesteld in twee stappen. Eerst zijn de projecten en activiteiten geïnventariseerd die volgen uit het beleidsdeel RVVP en in studie of uitvoering zijn. Vervolgens zijn de nieuwe acties en projecten gedefinieerd die nodig zijn om het beleid uit te voeren. Door de ambities te vergelijken met de financiën en de menskracht is vastgesteld wat een realistisch programma kan zijn en welke acties en projecten prioriteit krijgen. Het gaat daarbij niet alleen over acties en projecten waarvoor het ROA direct verantwoordelijk is of een financiële bijdrage kan leveren, maar ook die van andere partijen. De rol van het ROA is dan veeleer meedenken, stimuleren en signaleren. Doel daarvan is dat acties projecten tijdig tot uitvoering komen en maximaal bijdragen aan de regionale doelen op het gebied van verkeer en vervoer.

## 1.2 Leeswijzer

### Hoofdstuk 2

somt de speerpunten op van dit Uitvoeringsprogramma: de belangrijkste activiteiten om de ambities van het RVVP waar te maken. Ook geeft hoofdstuk 2 een beeld van de financiële middelen.

### De hoofdstukken 3, 4 en 5

behandelen de acties, projecten en maatregelen voor respectievelijk de netwerken, de gebiedsaanpak en het generieke beleid. Elk hoofdstuk begint met een toelichting: hoe zijn de prioriteiten tot stand gekomen en welke criteria gelden daar bij. Vervolgens worden die prioriteiten uitgewerkt in acties en projecten.

### In hoofdstuk 6

komen de financiën uitgebreider aan de orde. Het budget van het ROA staat centraal. Hoofdstuk 7 beschrijft de monitoring en evaluatie. Dat is van belang omdat het ROA dit Uitvoeringsprogramma regelmatig zal actualiseren. Hoofdstuk 8 behandelt de organisatie van de uitvoering van het RVVP-beleid.

### In de bijlagen

is als bijlage 1 een samenvatting van het beleidsdeel RVVP opgenomen. Bijlage 2 is een overzicht van alle acties en projecten van dit Uitvoeringsprogramma, inclusief looptijd en financiën. In bijlage 3 is een beknopte toelichting op de gang van zaken rond subsidieverlening. Bijlage 4 is de lijst van afkortingen die in de tekst voorkomen.

## 2 Beleid en acties

### 2.1 Van RVVP naar Uitvoeringsprogramma

De belangrijkste streefbeelden van het RVVP zijn het verbeteren van de bereikbaarheid met aanvaardbare en betrouwbare reistijden, het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers en het beschermen van de leefbaarheid en externe veiligheid:

#### Streefbeelden

1. Aanvaardbare en betrouwbare reistijden van deur tot deur:
  - 20-25 minuten voor stedelijke verplaatsingen (5-10 km)
  - 30-45 minuten voor stedelijk-regionale verplaatsingen (10-30 km)
  - 45-60 minuten voor regionale verplaatsingen (30-50 km)
  - snelheid 60 km/u voor bovenregionale verplaatsingen (>50 km)
2. Maximaal 700 ernstige slachtoffers (50 doden en 650 ziekenhuisgewonden) per jaar in 2010
3. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid en externe veiligheid reduceren en in nieuwe situaties de overlast beperken.

Om deze streefbeelden waar te maken, heeft het RVVP vijf strategieën gecombineerd. De streefbeelden vormen het perspectief voor de lange termijn. Omdat het niet realistisch is om ze tot harde doelen te verheffen voor de korte termijn, kijkt het ROA in dit Uitvoeringsprogramma hoe doelen samen kunnen vallen. Monitoring meet de voortgang.

De acties en projecten in het Uitvoeringsprogramma zijn geordend op drie beleidsniveaus:

- netwerken (auto, openbaar vervoer, fiets en keten)
- gebieden (aanpak per gebied)
- generiek (acties en projecten met algemene werking).

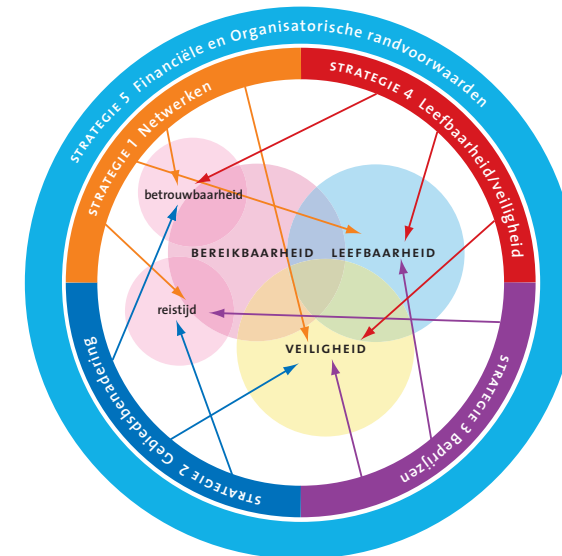
Voor elk van deze drie beleidsniveaus presenteert het ROA acties en projecten, waarbij financiële beperkingen gelden: niet alles kan tegelijk. Dat dwingt tot keuzes. Die keuzes leiden tot de speerpunten. Op de voorflap van dit Uitvoeringsprogramma zijn de speerpunten gekoppeld aan acties en een projectenkaart. Op pagina 5 zijn ze uitgewerkt in beoogde resultaten voor de korte termijn.

### 2.2 Financiële middelen

In deze paragraaf wordt kort en globaal beschreven welke investeringen in verkeer en vervoer in deze regio omgaan, uit welke bronnen ze komen en hoe deze globaal zijn verdeeld over de verschillende beleidsonderdelen.

Op het niveau van de Noordvleugel van de Randstad, waar de ROA-regio een groot deel van beslaat, wordt per jaar circa 500 miljoen euro geïnvesteerd in Infrastructuur, zowel spoor als weg. De begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is daarvoor de belangrijkste financieringsbron. Daarnaast wordt er geïnvesteerd vanuit het verkeer- en vervoerssubsidiebudget van het ROA, de zogenaamde BDU. Ook komt er geld en inzet van de zestien ROA-gemeenten (eigen projecten en bijdragen aan regionale projecten), de provincie Noord-Holland (investeringen in eigen wegen) en waterschappen (investeringen in eigen wegen). De inbreng van private partijen is nog gering, maar het is de bedoeling die te vergroten.

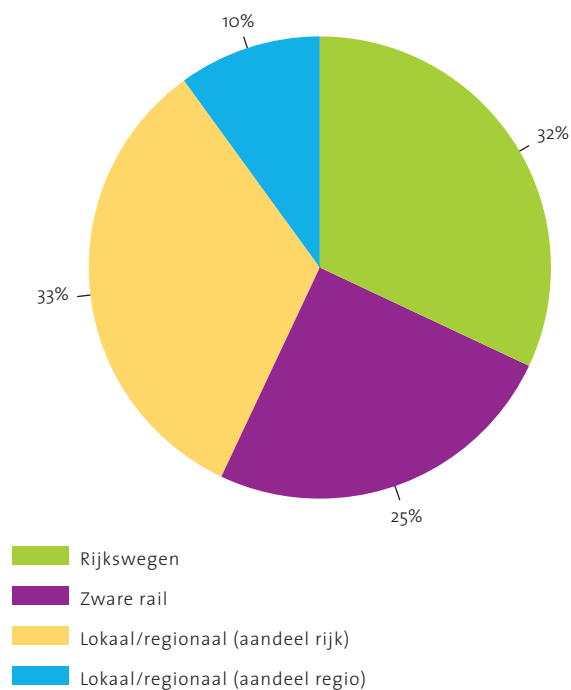
SAMENHANG TUSSEN DOELEN EN STRATEGIEËN



	Speerpunt	Resultaat begin 2007
1 Projecten op regionale netwerken	Beter laten functioneren van regionale netwerken. Het accent ligt op het verbinden van de belangrijkste economische bestemmingsgebieden: met elkaar en met economische centra buiten de regio.	De infrastructurele projecten met een formele verplichting of een bestuurlijke toezegging liggen op schema. Dat betekent ook dat benuttingsmaatregelen op de weg en het spoor zijn uitgevoerd.
2 Kwaliteit openbaar vervoer	Door aanbesteding van de openbaar vervoerconcessies de kwaliteit verbeteren en de bezuinigingen van het Rijk opvangen.	De vier concessies voor het openbaar vervoer zijn rond. Verder is voor vier voorkeurslijnen van het regionaal netwerk een pakket maatregelen vastgesteld dat leidt tot meer gebruik van het openbaar vervoer en een gunstiger exploitatie.
3 Concentratie verkeersstromen	Netwerken met een regionale en bovenregionale functie krijgen prioriteit, waardoor dikke verkeersstromen zich concentreren op de meest geschikte en veilige verbindingen. Dat vergroot ook de leefbaarheid en veiligheid doordat minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast.	De Netwerkvisie Noord-Holland levert maatregelen op die de robuustheid van het wegennet vergroten. Naast capaciteitsuitbreiding is er een programma (van 60 à 80 miljoen euro) voor maatregelen op korte termijn voor benutting, incidentmanagement en parallelle wegstructuren. Het kwaliteitsnet goederenvervoer leidt tot keuzes voor een betrouwbaardere doorstroming van het vrachtverkeer. In samenhang daarmee zijn regionale afspraken gemaakt over stedelijke distributie.
4 Gebiedspakketten	Samenstellen van gebiedspakketten met een effectieve mix van maatregelen om de groeiende mobiliteit in goede banen te leiden. De stedelijke bestemmingsgebieden komen als eerste in aanmerking, vooral als die liggen aan filegevoelige assen.	Bij een gunstig resultaat van de proeven is er voor de gebiedsaanpak een goed lopend werkproces ontwikkeld. Voor tenminste vijf gebieden zijn gebiedsafspraken vastgelegd die de lokale en regionale bereikbaarheid verbeteren.
5 Prijsbeleid	Capaciteitsuitbreidingen alleen zijn onvoldoende om de groei van vooral het spitsverkeer op te vangen. Meer naar plaats en tijd gedifferentieerde prijzen vormen prikkels om de mobiliteit efficiënter te spreiden. De regio wil nationale invoering, maar als dat niet op tijd van de grond komt zijn regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.	In de Noordvleugel is in samenwerking met het Rijk en in overleg met maatschappelijke organisaties een invoeringstraject beschreven voor een vorm van kilometerheffing. Daarmee is ook differentiatie naar plaats en tijd mogelijk en ontstaat meer investeringsruimte voor de regio. Voor het openbaar vervoer ligt er een tariefsysteem dat is afgestemd op de mogelijkheden van de OV-chipkaart.
6 Leefbaarheid	Bij leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte woongebieden en op kosteneffectieve maatregelen. Maatregelen voor bereikbaarheid moeten óók bijdragen aan leefbaarheid en externe veiligheid.	De leefbaarheid en externe veiligheid zijn niet verslechterd ondanks de groei van de mobiliteit. De Netwerkvisie Noord-Holland is uitgewerkt tot een samenhangend programma van maatregelen dat zowel doorstroming op het regionale wegennet betrouwbaarder maakt als leefbaarheid en veiligheid ten goede komt.
7 Verkeersveiligheid	De van de landelijke doelen voor verkeersveiligheid voor deze regio afgeleide doelen zijn hard.	Het programma verkeersveiligheid nieuwe stijl waarborgt het halen van de veiligheidsdoelen in 2010. In het programma komen zowel de verbreding van de samenwerking als de integrale aanpak naar voren.
8 Ruimtelijke ordening	Bij beslissingen over ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen wegen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid allemaal mee. Normen daarvoor gelden als randvoorwaarde.	Er is een regionaal locatiebeleid vastgesteld en omvangrijke ruimtelijke plannen houden vanaf het begin rekening met verkeer en vervoer.
9 Actualisering	Monitoring van de ontwikkelingen in mobiliteit en evaluatie van de voortgang van het beleid bieden flexibiliteit voor dit Uitvoeringsprogramma. Het ROA actualiseert dat regelmatig.	Het eerste rapport van de RVVP-monitor en de actualisatie van dit Uitvoeringsprogramma zijn een feit.



INVESTERINGEN IN INFRASTRUCTUUR NOORDVLEUGEL  
(CIRCA 500 MILJOEN EURO PER JAAR)

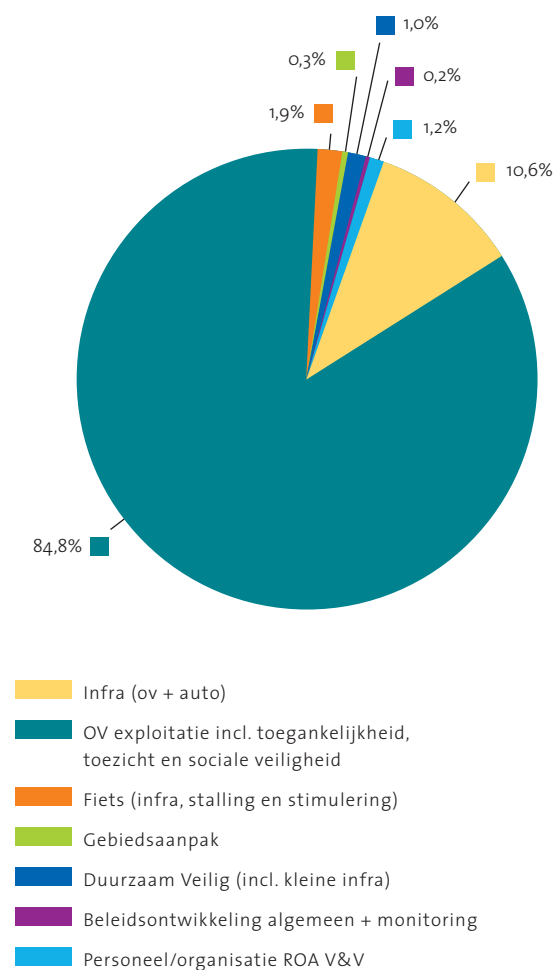


De totale uitgaven aan infrastructuur in de regio zijn dus aanmerkelijk groter dan hetgeen het ROA uitkeert aan BDU subsidies voor lokale en regionale infrastructuur (ca 50 mln per jaar). Het eerste cirkeldiagram (links) laat zien hoe de geldstromen worden aangewend in de Noordvleugel. De BDU is bestemd voor (mede)financiering van alle onderdelen van het verkeer-en-vervoerbeleid; van exploitatie openbaar vervoer tot infrastructuur, van verkeersveiligheid tot mobiliteitsmanagement. Het ROA houdt voorlopig voor de verdeling van de BDU over de verschillende beleidsonderdelen zoveel mogelijk vast aan de bestaande verdeling. Het tweede cirkeldiagram (rechts) geeft een indruk hoe dat globaal uitpakt voor het jaar 2005. Duidelijk is dat het overgrote deel van de BDU is bestemd voor de exploitatie van openbaar vervoer (exclusief spoorwegen).

Bij de evaluaties van dit Uitvoeringsprogramma (de eerste over twee jaar) kunnen de 'schotten' zonodig worden herzien. Op basis van nieuwe accenten in het RVVP kunnen verschuivingen optreden in de inzet van mensen en middelen. Succesvolle gebiedsaanpak kan aanleiding zijn voor een grotere inzet, ook het al dan niet halen van doelen kan leiden tot herverdeling. Ook de landelijke herijking van de BDU over twee jaar kan aanleiding zijn voor verschuivingen tussen budgetten.

Het totaalbedrag van 311,5 miljoen euro BDU in 2005 zal de komende jaren stijgen tot bijna 400 miljoen euro in 2009. De exacte financiële cijfers van dit Uitvoeringsprogramma komen uitgebreid aan de orde in hoofdstuk 6. De in dit hoofdstuk gepresenteerde speerpunten en de beschikbare budgetten zijn de basis voor de uitwerking in maatregelen voor de komende jaren. De volgende drie hoofdstukken vormen de uitwerking op de drie beleidsniveaus, respectievelijk: netwerken; gebiedspakketten en generieke maatregelen.

INDICATIEVE VERDELING BDU 2005 OVER DE DIVERSE  
BELEIDSONDERDELEN V&V OP BASIS VAN BESTAANDE SCHOTTEN  
(TOTALE UITGAVEN CIRCA 320 MILJOEN EURO)



## 3 Maatregelen netwerken

Dit hoofdstuk beschrijft voor de verschillende netwerken (achtereenvolgens OV, auto, fiets en ketenmobiliteit) welke projecten en activiteiten er voor de komende jaren op de rol staan.

### 3.1 Prioriteiten

Bij de keuze van projecten binnen netwerken geeft het RVVP algemene criteria en specifieke criteria voor openbaar vervoer, wegen en fiets. De algemene criteria voor prioriteitsstelling zijn dat projecten:

- bijdragen aan het robuust functioneren van de regionale netwerken
- de betrouwbaarheid en snelheid van netwerken vergroten
- de bereikbaarheid bevorderen (per gebiedstype en vervoerwijze)
- ten goede komen aan gebieden met hoge verkeersdruk en veel dynamiek in wonen/werken
- naast de bereikbaarheid de veiligheid en leefbaarheid verbeteren.

Alle projecten worden in eerste instantie aan deze criteria getoetst. Als ze voldoen aan meerdere criteria, dan komen ze in aanmerking voor het Uitvoeringsprogramma. Omdat projecten rond openbaar vervoer, auto en fiets vaak moeilijk zijn te vergelijken, vindt de afweging vooral plaats binnen één vervoerwijze. Daarvoor gelden specifieke criteria, die in de navolgende paragrafen per netwerkonderdeel aan de orde komen. Het aantal criteria waaraan een project voldoet, plus de financiële middelen, bepalen de prioriteit in het Uitvoeringsprogramma. Daarnaast zijn pluspunten:

- voldoende politiek en maatschappelijk draagvlak
- hoge kosteneffectiviteit.

Na de evaluatie van het beleid valt meer te zeggen over het rendement van acties en projecten en hun bijdrage aan het halen van regionale doelen. Dat kan verschuivingen tussen vervoerwijzen rechtvaardigen.

Voor de bestaande en nieuwe projecten hanteert het ROA deze drie vormen van projectstatus:

- formele verplichting
- bestuurlijke toezegging
- aspirantfase.

#### Formele verplichting (FV)

Formeel verplicht zijn projecten die in aanleg zijn of binnenkort van start gaan. De financiering is rond met een formele beschikking of is bestuurlijk vastgesteld met een bepaald bedrag. Ook de eigen bijdrage van de wegbeheerder ligt vast.

#### Bestuurlijke toezegging (BT)

Bestuurlijk toegezegd zijn projecten of programma's waarover het ROA bestuurlijk heeft uitgesproken dat er een bereikbaarheidsprobleem bestaat en dat de oplossingsrichtingen adequaat zijn. De uitwerking loopt of mag van start. Er is nog geen financiële toezegging van middelen, maar er is wel een indicatie van de kosten en de subsidie. Een bijdrage in de onderzoekskosten is mogelijk en er kan een formele verplichting volgen. Een nadere uitwerking geeft inzicht in de werkelijke kosten, in de werkelijke subsidie van het ROA en het moment waarop dat geld beschikbaar kan komen.

#### Aspirantfase (AF)

Van projecten (studies) in aspirantfase is onderkend dat ze een oplossing kunnen bieden voor een probleem dat past bij één van de beleidsprioriteiten in het RVVP. Er is nog nadere studie nodig om inzicht te krijgen in oplossingsrichtingen en nut en noodzaak. In bepaalde gevallen kan er een bestuurlijke financiële toezegging zijn voor een minimale bijdrage. Er is dan een nadere onderbouwing nodig om de bijdrage zeker te stellen of in aanmerking te komen voor een eventueel hogere bijdrage.

Tot 2010 is er nauwelijks financiële ruimte om projecten in aspirantfase uit te voeren. Hoe wenselijk een aspirantproject

RELATIE GEBIEDSTYPE EN VERVOERWIJZE			
	centrumstedelijk gebied	stedelijk herkomstgebied	dorpse- en landelijke milieus
centrumstedelijk gebied	OV/fiets	OV/keten	auto/keten
stedelijk bestemmingsgebied	OV/fiets	OV/auto/keten	auto/keten

ook is, als de middelen ontbreken is de enige oplossing om de uitvoering naar achteren te schuiven. Maar voorbereidend werk (zoals verkenningen en studies) kan van pas komen als er extra financiële middelen komen voor de uitvoering. Er dienen steeds voldoende uitvoerbare projecten op de plank te liggen.

### 3.2 Netwerk openbaar vervoer

#### 3.2.1 Prioriteiten

Bij openbaar vervoerprojecten wordt naast de algemene criteria gekeken naar de kansen per corridor. Criteria zijn:

- aantal (potentiële) reizigers
- huidige vertragingen in reistijd
- congestie op de betreffende corridor
- potentiële reistijdverhouding ten opzichte van de auto
- aansluiting op tijdstip nieuwe concessieverlening
- effect op exploitatiekosten.

Het openbaar vervoernet in het RVVP is een combinatie van spoorlijnen (beheer en aansturing door het Rijk) en stadsgeestelijke metro-, tram- en buslijnen (beheer en aansturing door het ROA). Om de samenhang in dat netwerk te bevorderen, streeft het ROA samen met de regionale partijen naar beïnvloeding van landelijke keuzes over het spoorvervoer.

Verder stelt het ROA met die partijen plannen op voor een betere exploitatie en infrastructuur.

Een groot deel van de regionale openbaar vervoerverbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en comfort. Ook ontbreekt de capaciteit om de mobiliteitsgroei voor een groot deel op te vangen met openbaar vervoer, een ambitie in het RVVP. Zowel voor het spoor als voor de overige vormen van openbaar vervoer is selectieve uitbreiding van het netwerk noodzakelijk en moeten de inzet van materieel en de exploitatie beter. Om het netwerk beter te benutten en de capaciteit te vergroten is veel inzet nodig. Deze paragraaf geeft voor de zware rail en voor het lokale/regionale openbaar vervoer aan welke acties en projecten de komende jaren lopen of van start gaan.

### 3.2.2 Openbaar vervoerprojecten in uitvoering

De komende jaren staan er zowel op het spoornet als in het regionale openbaar vervoer belangrijke structuurversterkende projecten op stapel. Deze projecten zijn in aanleg of kennen een formele verplichting zodat uitvoering zeker is:

- De HSL-Zuid (2007) verbetert de (inter)nationale bereikbaarheid en eindigt aanvankelijk op Amsterdam Centraal. Later verschuift het eindpunt waarschijnlijk naar Amsterdam Zuid WTC
- De verruiming van de capaciteit op de spoorlijn Amsterdam – Utrecht plus de Utrechtboog (2005) verbeteren de Randstedelijke en nationale bereikbaarheid vanuit het zuidoosten
- De Noord/Zuidlijn (2012), de metroverbinding tussen Amsterdam Noord en Zuid WTC, inclusief het busstation Amsterdam Centraal, voegt structuur toe in het centrum van het regionale openbaar vervoernet, vergroot de capaciteit en maakt veel reizen korter en betrouwbaarder
- De IJtram eerste fase (2005) verbindt de grote Vinex-wijk IJburg met Amsterdam Centraal

- De verlenging van de Amstelveenlijn ontsluit Amstelveen Westwijk (gereed 2004).

Daarnaast zijn er pakketten met maatregelen die diverse regionale capaciteitsproblemen oplossen:

- RegioNet 170 miljoen: budget van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor kleinere maatregelen tot 2010 die de kwaliteit en capaciteit van het spoor verhogen
- Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad: pakket maatregelen met een budget van 250 miljoen tot 2010
- RegioNet Korte Termijn Bus: programma voor verbeteringen in de doorstroming van het openbaar vervoer
- Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol (GAS): maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer op en om Schiphol te verbeteren
- Gebiedsgewijze Aanpak Amsterdam Zuid-Oost (GAZO): maatregelen die de doorstroming van het openbaar vervoer in en om Amsterdam Zuidoost verbeteren
- programma-De Boer: maatregelen voor vlottere doorstroming van de bus, afronding in 2005.

Deze maatregelpakketten passen in het beleid van het RVVP om de capaciteit te vergroten van de assen met de meeste reizigers, meer directe verbindingen te bieden en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te vergroten.

### 3.2.3 Openbaar vervoerprojecten in voorbereiding

De tweede categorie projecten zijn studies naar knelpunten waarvan het ROA bestuurlijk heeft erkend dat er iets moet gebeuren, maar waarvoor de uitvoering en financiën nog niet rond zijn.

De recente Spoorringstudie Amsterdam beschrijft waar en onder welke aannames knelpunten zijn te verwachten. Op de lange termijn (voorbij de reikwijdte van dit Uitvoeringsprogramma) kunnen maatregelen voor een betere benutting niet overal de groei opvangen. Op de as Haarlemmermeer - Almere zijn spooruitbreidingen op

termijn onvermijdelijk (Schiphollijn en -tunnel, Zuidas en Flevolijn). Dat hangt samen met mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zoals Almere Pampus en de groei van Schiphol.

Om investeringen in capaciteit en kwaliteit op het spoornetwerk in de regio mogelijk te maken, is een budget beschikbaar van 170 miljoen tot 2010. Dat budget staat in het MIT. De regio heeft invloed op de verdeling ervan.

Voor de verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer komt er een vervolgstudie CASH, met als mogelijke variant doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. Een eventuele Zuiderzeelijn kan in de ogen van de regio maar een beperkte functie hebben voor de regionale verplaatsingen tussen Amsterdam en Schiphol/Haarlemmermeer.

Naast CASH speelt de Zuidtangent-Oost, de verlenging van de Zuidtangent richting Amsterdam Bijlmer en IJburg. Vanwege de hoogte van de investeringen blijft het Rijk medeverantwoordelijk. Maar voor zowel CASH als de Zuidtangent-Oost heeft het Rijk geen opdracht gegeven om de volgende fase uit te werken: het Rijk erkent het verkeer- en vervoerprobleem niet of lijkt de financiële middelen te ontberen voor de voorkeursoplossing. Gezien het regionale belang gaan de voorbereidingen door. Voor de Zuidtangent-Oost betekent dat studie naar optimalisatie van het tracé met eventueel goedkopere varianten of een stapsgewijze uitvoering. Voor CASH gaat het om een actualisatie en verdieping van de verkenningstudie met een grotere urgentie dankzij de ruimtelijke ontwikkelingen.

Andere regionale openbaar vervoerprojecten binnen het ROA-gebied zijn onder meer de IJtram fase 2 (doortrekking van fase 1), de busbaan fase 4 in Uithoorn, de busbaan fase 5 in Haarlemmermeer en het busstation Zaanstad. De verantwoordelijkheid voor deze projecten is in het kader van de decentralisatie verhuisd van het Rijk naar het ROA.

## OPENBAAR VERVOERPROJECTEN IN UITVOERING EN VOORBEREIDING



OPENBAAR VERVOERPROJECTEN IN UITVOERING (FORMELE VERPLICHTING)				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
<b>Spoorprojecten van het Rijk</b>				
NWOV 01	diverse zware railprojecten	spoorverdubbeling Amsterdam - Utrecht (inclusief station Bijlmer), Utrechtboog, overweg de Kleis (Uitgeest), sporen 10-15a Amsterdam Centraal: projecten opgenomen in MIT realisatieprogramma 2005	in uitvoering	2006/2007
NWOV 02	Herstelplan Spoor fase 1 en fase 2	verbeteren beheer en instandhouding van het spoornet, vooral gericht op 'houden' en beperkt op 'bouwen'	2005 (fase 1) 2006 (fase 2)	2007 (fase 1) 2012 (fase 2)
NWOV 03	HSL-Zuid	hogesnelheidslijn van Amsterdam (tijdelijk van/naar Amsterdam Centraal) via Schiphol naar Trans Europees Netwerk	in uitvoering	2007
NWOV 04	RegioNet 170 miljoen	budget voor capaciteit en kwaliteit van het spoor: nieuwe stations, wissels, seinverdichting	2006-2007	2007-2010
<b>Regionale openbaar vervoerprojecten</b>				
NWOV 05	Ultram fase 1	tramlijn van Amsterdam Centraal naar de Vinex-wijk IJburg	in uitvoering	2005
NWOV 06	Noord/Zuidlijn	metroverbinding tussen Amsterdam Noord (Buikslotermeerplein) en Amsterdam Zuid WTC	in uitvoering	2012
NWOV 07	busstation Amsterdam Centraal	nieuw busstation aan achterkant Amsterdam Centraal, deels onderdeel van beschikking Noord/Zuidlijn; uitwerking in kader van IJsei	in uitvoering	2007/2008
NWOV 08	gesloten instapregime metro Amsterdam	tourniquets op metrolijnen Amsterdam, hangt samen met de invoering van de landelijke OV-chipkaart	2005	2006/2007
NWOV 09	verlenging Amstelveenlijn naar Westwijk	Amstelveenlijn verlengen naar nieuwe wijk Westwijk; drie nieuwe haltes	klaar	2005
NWOV 10	station Purmerend Weidevenne	aanleg station voor de ontsluiting van Vinex-wijk Weidevenne ten westen van Purmerend	2005	2006
NWOV 11	GAS	busprojecten op en om Schiphol	in uitvoering	2005
NWOV 12	GAZO	busprojecten in en om Amsterdam Zuidoost	in uitvoering	2005
NWOV 13	programma-De Boer	maatregelen voor vlottere doorstroming openbaar vervoer in de regio Amsterdam	in uitvoering	2005
OPENBAAR VERVOERPROJECTEN IN VOORBEREIDING (BESTUURLIJKE TOEZEGGING)				
<b>Spoorprojecten van het Rijk</b>				
NWOV 14	Amsterdam Zuid WTC capaciteit sporen	verbetering capaciteit sporen, aanlanding van de HSL en realisatie optimale overstap tussen vervoerwijken (keten)	2007-2008	2010-2020
<b>Regionale openbaar vervoerprojecten</b>				
NWOV 15	Ultram fase 2	verlenging fase 1 (in aanleg) richting Mideleiland en Strandeiland, uitvoering gekoppeld aan tempo woningbouw	2008	2010
NWOV 16	busbaan Uithoorn – Aalsmeer (fase 4)	busbaan tussen busstation Uithoorn (fase 4) en Aalsmeer, verlenging van fase 1 tot en met 3 van en naar Mijdrecht	2005	2006/2007
NWOV 17	busbaan Hoofddorp – Aalsmeer (fase 5 gedeelte Haarlemmermeer)	busbaan tussen Hoofddorp en Aalsmeer, aansluitend op fase 4; binnen Hoofddorp aansluiting op kertraject Zuidtangent	2005	2007
NWOV 18	CASH Amsterdam - Haarlemmermeer	variant is doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp; samenhang met andere studies (Zuiderzeelijn)	na 2010	voor 2020
NWOV 19	Zuidtangent-Oost	infrastructuur voor Zuidtangent Schiphol Noord – IJburg; vormt één project met westelijke verlenging in Haarlem	2008/2009	2012-2015
NWOV 20	bus- en tramstation Sloterdijk	grotere capaciteit en kwaliteit van bus- en tramstation Sloterdijk	2006/2007	2009
NWOV 21	busstation Zaanstad	nieuw busstation in Zaanstad, opgenomen in stedenbouwkundige ontwikkeling Inverdan	2005	2008
NWOV 22	programma kleine OV-projecten	onder meer maatregelen voor de vlottere doorstroming van de bus vanuit RegioNet korte termijn	divers	divers

OPENBAAR VERVOERPROJECTEN OF STUDIES IN ASPIRANTFASE				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
<b>Spoorprojecten van het Rijk</b>				
NWOV 23	budget RegioNet na 2010	budget (150 à 200 miljoen) voor na 2010, mogelijkheden voor kleinschalige maatregelen; samenhang met studie spoorring Amsterdam	na 2010, voorbereiding 2008	2010-2015
NWOV 24	Zuiderzeelijn	snelle treinverbinding naar Noordelijke provincies, moet bijdragen aan regionale bereikbaarheid; gedeeltelijke reservering in MIT	voor 2010	2010-2020
<b>Regionale openbaar vervoerprojecten</b>				
NWOV 25	OV-baan Zuidtangent-Zuid WTC (CASH 7 RB)	maatregelen voor bus op verbinding tussen Zuidtangent en Zuid WTC; onderzoek vooruitlopend op definitieve maatregelen in kader van CASH	2006	2007/2008
NWOV 26	COVAU	verbeteringen in het openbaar vervoer op de as Amsterdam - Amstelveen - Uithoorn	nader te bepalen	2008/2010
NWOV 27	busbaan Aalsmeer (fase 5, deel Aalsmeer)	inpassing bus in kern Aalsmeer, aansluitend op project busbaan fase 4 (bestuurlijke toezegging) en deel van fase 5 binnen gemeente Haarlemmermeer (in uitvoering)	2010	2011/2012
NWOV 28	busstation Buikslotermeerplein	nieuw busstation in Amsterdam Noord bij nieuwe halte Noord/Zuidlijn; relatie met nieuwe centrumontwikkeling Stadsdeel Noord	2009	2011
NWOV 29	dynamisering busstation Amsterdam CS	maatregelen om busstation Amsterdam Centraal te voorzien van dynamische verwijzing en reisinformatie; ruwbouw busstation al in uitvoering	2006	2007/2008
NWOV 30	HOV Haarlem - Hoofddorp Centrum - Schiphol	oplossen van knelpunten en verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid bus op relatie Haarlem – Hoofddorp - Schiphol, samenhang met ruimtelijke ontwikkeling centrum Hoofddorp.	2008/2009	2010
NWOV 31	projecten Zuidas	diverse regionale OV-projecten als onderdeel van integrale project Zuidas (o.a. aanpassing lijn 5 of OV maatregelen Boelelaan); nadere studie van Amsterdam geeft inzicht in projecten waar het om kan gaan	divers	divers
NWOV 32	HOV Hoofddorp - Schiphol Rijk - A'veen	oplossen van knelpunten en verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid bus op relatie Hoofddorp - Schiphol Rijk - Amstelveen	2008/2009	2010/2011
NWOV 33	RegioNet Korte Termijn Bus	actualiseren en herijken programma RegioNet Korte termijn: maatregelen voor vlottere doorstroming, efficiëntie en betrouwbaarheid in regionale busnet op korte termijn	2005	2008
NWOV 34	Zaancorridor	regionale OV-studie voor relatie Amsterdam - Zaanstad; doortrekken Noord/Zuidlijn (via Amsterdam Noord) of maatregelen op het spoor zijn opties	na 2015	na 2015
NWOV 35	busstation Zuid-WTC	nieuw regionaal busstation Zuid WTC, met aandacht voor overstap op trein, metro en sneltram	2010	2011
NWOV 36	transferpunt Amsterdam Centraal	overstapmachine Amsterdam Centraal met aandacht voor kwaliteit en capaciteit	2011	na 2012
NWOV 37	regionale IJmeerverbinding	verkenning naar regionale IJmeerverbinding (zowel openbaar vervoer als weg) in samenhang met bouw Almere Pampus	2005 verkenning	na 2010 realisatie
NWOV 38	OV-bediening Amstelveen - Amsterdam	verkenning bediening van Amstelveen en de Amstelveenlijn als de Noord/Zuidlijn in gebruik komt	2009	2011
NWOV 39	HOV Aalsmeer - Amstelveen	oplossen knelpunten en verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid bus op relatie Aalsmeer - Amstelveen	2009	2011
NWOV 40	HOV-corridor Amsterdam (Zuidoost) – Almere	oplossen knelpunten en verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid bus op de relatie Almere - Amsterdam, vooral Zuidoost	2009	2011
NWOV 41	HOV-corridor A'dam - Zaandam Oost	oplossen knelpunten en verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid bus op de relatie Amsterdam - Zaandam Oost	2010	2011



### 3.2.4 Openbaar vervoerprojecten in de aspirantfase

Voor een aantal lijnen en verbindingen uit het netwerk openbaar vervoer lijken investeringen voor een betere kwaliteit en efficiëntere exploitatie mogelijk, maar moeten nut en noodzaak nog vast komen te staan. Op basis van reizigers-aantallen, files en potentiële verbetering van de reistijd is er een rangorde opgesteld met deze kopgroep:

- Almere - Amsterdam Zuidoost; deze verbinding maakt deel uit van een verkenningstudie door de provincie Flevoland
- Schiphol - Amstelveen; vooral de verbinding Schiphol Zuid met Schiphol Oost/Rijk en Amstelveen via de Fokkerweg is onvoldoende en maakt deel uit van de verkenningstudie corridor Schiphol Oost Fokkerweg (tussen N201-A9)
- Amstelveen - Amsterdam Zuidoost; deze verbinding is deel van de Zuidtangent-Oost en maakt al deel uit van de studie naar het optimalisatie tracé Oostelijke verlenging
- Amsterdam Centrum - Zaandam Oost; voor deze nieuwe verbinding geldt dat er snel vlottere doorstroming nodig is voor het deel van Zaandam Oost als onderdeel van de maatregelen rond RegioNet korte termijn
- Almere - Amstel 1,2,3; deze verbinding gebruikt voor het grootste deel dezelfde infrastructuur als Almere - Amsterdam Zuidoost, waarvoor de provincie Flevoland een verkenningstudie uitvoert.

Andere initiatieven voor de uitbreiding en verbetering van het regionale busvervoer zijn onder meer de RegioNet-verbinding Hoofddorp Centrum, Zuidtangent - Zuid WTC (CASH 7 RB) en Amsterdam - Amstelveen - Uithoorn (COVAU). Studieprojecten die mogelijk in aanmerking komen voor een subsidie van het ROA zijn ook projecten als busstation Zuid WTC, het busstation Buikslotermeerplein en de bediening van Amstelveen als de Noord/Zuidlijn gereed komt. De criteria in het RVVP bepalen de prioriteit, maar door het volgen van de stappen volgens de 'Kadernota GDU+' en 'Handleiding Subsidieaanvragen Infrastructuur' moet blijken of en wanneer ze subsidie krijgen.

De Zaancorridor-studie betreft een groot project waarvoor het Rijk nog medeverantwoordelijk is. Het project staat echter niet in de verkenningen van het MIT. Ook op basis van het RVVP heeft de studie geen hoge urgentie. In relatie tot de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oeveren in Amsterdam komt er eerst een actualisatiestudie.

Voor het spoor gaat de Nota Mobiliteit alleen uit van benutting, vervanging, beheer en onderhoud. Ondanks het feit dat het Rijk tot 2020 geen geld reserveert voor uitbreidingen, geeft de studie Spoorring Amsterdam aan dat selectieve uitbreidingen wel degelijk nodig zijn. Vooral op de Zuidas inclusief de overstapmachine station Zuid WTC, Schiphollijn, Zaancorridor, Flevolijn en Hoornlijn. In opdracht van de gemeente Amsterdam en het Rijk wordt nu gewerkt aan een Business Case Zuidas met aandacht voor het regionale verkeer en vervoer.

Onder verantwoordelijkheid van het Rijk loopt de studie Zuiderzeelijn. Voor die lijn van Schiphol via Almere naar het Noorden hebben het Rijk en het samenwerkingsverband van de noordelijke provincies en halteplaatsen een taakstellend budget gereserveerd. De inzet van het ROA en de Noordvleugelpartners is dat een Zuiderzeelijn moet bijdragen aan een betere regionale bereikbaarheid van belangrijke woon- en werkgebieden op de as Haarlemmermeer - Schiphol - Amsterdam - Almere. Het is nog onduidelijk of de Zuiderzeelijn die functie kan vervullen. Mocht uit de Prijsvraag Zuiderzeelijn (medio 2006) blijken dat de Zuiderzeelijn de regionale functie van bijvoorbeeld een verlengde Noord/Zuidlijn of IJmeer-verbinding kan overnemen, dan heeft dat gevolgen voor het verkeer-en-vervoerprogramma van het ROA. De regio gaat in nauwe samenwerking met het Rijk een verkenning uitvoeren voor een regionale IJmeerverbinding (zowel openbaar vervoer als weg) in samenhang met de bouw van de wijk Almere Pampus.

Om investeringen in capaciteit en kwaliteit op het spoornetwerk in de regio mogelijk te maken, is de inzet van het ROA om zeggenschap te krijgen over een investeringsbudget dat vergelijkbaar is met de 170 miljoen voor de periode tot 2010. Dat budget staat in het MIT en de regio heeft invloed op de verdeling. De regio geeft voor de uitvoering voorrang aan trajecten waar de reizigersstromen en de knelpunten het grootst zijn.

### 3.2.5 Exploitatie openbaar vervoer

De komende jaren komt het dienstregelingspakket 2007–2010 tot stand. Uitgangspunt is, zoals staat in het wensbeeld RegioNet Korte Termijn, dat het laten rijden van meer regionale zone- en/of sneltreinen beter werkt dan van meer stoptreinen. De dienstregeling richt zich dan ook op betere verbindingen met de middelgrote stations: Almere, Hoofddorp, Hoorn, Naarden-Bussum en Weesp. Hoewel het ROA geen directe invloed heeft op de dienstregeling, wordt in het overleg met NS ingezet op een optimale bediening en een goede samenhang tussen de trein en het regionaal openbaar vervoer.

Het ROA-gebied telt vier concessiegebieden: Amstel-Meerlanden, Amsterdam, Waterland en Zaanstreek. Het ROA besteedt het openbaar vervoer (bus, tram en metro) in die concessiegebieden aan. De concessie Zaanstreek is nu al succesvol aanbesteed. De volgende aanbestedingen zijn de concessies Amstel-Meerlanden, Amsterdam en Waterland. Voor de concessie Amsterdam bekijkt het ROA onderhandse gunning aan het GVB. Voorwaarde is dan wel dat dit zittende vervoerbedrijf een marktconform aanbod doet en dat de minister van Verkeer en Waterstaat tot 2009 uitstel verleent voor de verplichte aanbesteding. Onder de concessie Amstel-Meerlanden valt ook de Zuidtangent, inclusief beheer en onderhoud van infrastructuur (busbaan en haltes) en telematica.

EXPLOITATIE OPENBAAR VERVOER					
nummer	naam	omschrijving	status	start	gereed
NWOV 42	concessie Amstel–Meerlanden	regionaal openbaar vervoer inclusief Zuidtangent: Programma van Eisen, bestek en aanbesteding	Bestuurlijk toegezegd	2006	2007
NWOV 43	concessie Amsterdam	afweging tussen onderhandse gunning en openbare aanbesteding	Bestuurlijk toegezegd	2005	2005
NWOV 44	concessie Waterland	regionaal openbaar vervoer: Programma van Eisen, bestek en aanbesteding	Bestuurlijk toegezegd	2005	2005
NWOV 45	concessie Zaanstreek	aanbesteed; concessie gegund aan Connexxion	Formeel verplicht	in uitvoering	2005
NWOV 46	infrastructuur (onderhoud en beheer)	onder meer onderhoud tram, onderhoud Zuidtangent en renovatie Oostlijn	Formeel verplicht	2005	2010
NWOV 47	concessiebeheer en onderzoek	monitoring van concessies plus budget voor opvang van tegenvallers	Bestuurlijk toegezegd	2005	2010
NWOV 48	dienstregeling NS 2007 - 2010	inbreng regionaal wensbeeld RegioNet Korte Termijn bij dienstregelingspakket NS	Bestuurlijk toegezegd	2005	2006

De aanbestedingen moeten leiden tot een marktgerichte lijnvoering en dienstregeling die de bereikbaarheid verbeteren en in elk geval de opgelegde bezuinigingen in de exploitatie opvangen. Voor het ontsluitende net gelden minimumeisen en voor het bereikbaarheidsnet (RegioNet) worden vervoerders geprikkeld om klanttevredenheid centraal te stellen. De komende twee jaar kunnen winsten en besparingen worden ingezet binnen het programma exploitatie openbaar vervoer.

### 3.3 Netwerk auto

#### 3.3.1 Prioriteiten

Ook voor autoprojecten gelden de afwegingscriteria in 3.1. De criteria die uiteindelijk nut en noodzaak bepalen van nieuwe projecten komen voort uit de Netwerkvisie Noord-Holland. Projectvoorstellen dienen in elk geval bij te dragen aan het functioneren van het regionale netwerk als geheel. Het verbeteren van reistijden en betrouwbaarheid staat voorop en bescherming van veiligheid en leefbaarheid is een voorwaarde. Naast de lopende en komende uitvoeringsprojecten is de inzet in de periode tot 2015 vooral gericht op aanvullende maatregelen voor betere benutting en dynamisch verkeersmanagement (DVM) door

de wegbeheerders. Het ROA fungeert daarbij als afstemmingsplatform.

#### 3.3.2 Autoprojecten in uitvoering

Net als bij het netwerk openbaar vervoer is bewaking van de samenhang tussen autoprojecten van Rijk, provincie en regio van belang. De Westrandweg (A5) is een nieuw tracé dat zowel de doorstroming en de betrouwbaarheid als de leefbaarheid ten goede komt. Bij de Tweede Coentunnel en de A2 is sprake van een structurele verbreding. Verder gaat het vaak om de (flexibele) benutting van vluchtstroken in het kader van het Rijksproject 'Zichtbaar, Snel en Meetbaar' (ZSM). Deze wegvakken staan in de projectenlijst. De benuttingsmiddelen uit ZSM voor het project A9 Badhoevedorp kunnen eventueel nog worden ingezet voor de omlegging A9. ZSM-projecten maken het regionale en nationale verkeer betrouwbaarder en sneller. Ook voorkomen ze sluipverkeer op lokale wegen. Dat is weer goed voor de veiligheid en leefbaarheid. De projecten maken deel uit van het regionale netwerk, maar de verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk als wegbeheerder.

De gemeente Amsterdam legt momenteel een onderdoorgang voor auto's aan ten noorden van Amsterdam Centraal als onderdeel van het project Noord/Zuidlijn. Boven de

onderdoorgang komt het nieuwe busstation en onder het maaiveld komt de halte van de Noord/Zuidlijn.

#### 3.3.3 Autoprojecten in voorbereiding

De komende vijftien jaar is er slechts beperkte financiële ruimte voor extra wegprojecten. Bij het Rijk loopt een trajectstudie naar de A4 (De Hoek - Prins Clausplein). De regio geeft uitbreiding daar prioriteit vanwege het belang voor de luchthaven Schiphol, de samenhang met het onderliggend wegennet en de aansluiting van de N201 op de A4. Voor de A2-corridor Amsterdam - Utrecht loopt een vergelijkbare planstudie (CAU-studie) naar aanvullende maatregelen. Dit vanwege toekomstige problemen met de afwikkeling van het verkeer.

Een andere cruciale studie die het Rijk nu uitvoert is de planstudie voor de weg Schiphol - Almere. Op basis van een brede verkennende studie Haarlemmermeer - Almere heeft het Rijk erkend dat maatregelen voor het autoverkeer op de relatie Schiphol - Almere het meest urgent zijn. Ook het RVVP kenmerkt deze relatie als het grootste structurele knelpunt in het wegennet (A6-A1-A9). De regionale partijen zijn betrokken bij deze planstudie; de uitkomsten van 'de Uitweg' (de regionale verkenning naar dezelfde verbinding) worden meegenomen.

## AUTOPROJECTEN IN UITVOERING EN VOORBEREIDING



**AUTOPROJECTEN IN UITVOERING (FORMELE VERPLICHTING)**

nummer	naam	omschrijving	start	gereed
<b>Hoofdwegennetprojecten van het Rijk</b>				
NWAU 01	Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM 1 en 2)	diverse (landelijke) benuttingmaatregelen op hoofdwegennet; Spoedwet Wegverbreding draagt bij aan snellere uitvoering van onder meer: A1, Gaasperdammerweg, A9, A6 (CRAAG), A1 Watergraafsmeer - Diemen, A2 Holendrecht - Amstel, A4-A10 Badhoevedorp - Nieuwe Meer - Amstel, A7 Zaanstad - Purmerend, A8/A10 Coenplein en A9 Velsen – Badhoevedorp, inclusief knooppunt Badhoevedorp	ZSM 1 in uitvoering ZSM 2 2006	voor 2010
NWAU 02	Tweede Coentunnel + Westrandweg	verdubbeling capaciteit Coentunnel en aanleg ontbrekende deel A5 westelijk havengebied - A9	2008	2012
NWAU 03	A4 Burgerveen – Leiden	uitbreiding capaciteit van 2x2 naar 2x3 rijstroken over 20 kilometer, inclusief aquaduct	2002	2011
NWAU 04	A2 Amsterdam Holendrecht – Utrecht	uitbreiding capaciteit tussen Amsterdam Holendrecht en Utrecht Oudenrijn (CAU-studie)	2002	2012
<b>Lokale en regionale autoprojecten</b>				
NWAU 05	auto-onderdoorgang Amsterdam CS	verdiepte weg ten noorden van Amsterdam Centraal onder het busstation	in uitvoering (Ijsei)	2007/2008

**AUTOPROJECTEN IN VOORBEREIDING (BESTUURLIJKE TOEZEGGING)**

<b>Hoofdwegennetprojecten van het Rijk</b>				
NWAU 06	trajectstudie A4 De Hoek - Prins Clausplein	uitbreiding capaciteit A4 tussen De Hoek en Prins Clausplein; tussen De Hoek en Burgerveen speelt ook structuur van parallelbanen in relatie tot aansluiting N201	na 2010	voor 2010
NWAU 07	planstudie weg Schiphol - Almere	uitbreiding capaciteit van weg Schiphol – Almere (A10-A9); varianten vanuit 'de Uitweg' worden meegenomen	medio 2010	voor 2020
NWAU 08	omlegging A9 Badhoevedorp	omlegging van het A9-tracé dat nu Badhoevedorp doorsnijdt naar het zuiden voor betere bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid; terugvaloptie is benutting huidig tracé en reconstructie knooppunt Badhoevedorp, reservering in kader van ZSM	na 2008/2009; oplossing benutting voor 2010	
NWAU 09	trajectstudie A2 Amsterdam - Utrecht	studie voor uitbreiding capaciteit op A2 in aanvulling op uitvoeringsproject CAU	na 2010	voor 2020
<b>Lokale en regionale autoprojecten</b>				
NWAU 10	N201	omlegging N201 ten noorden van Aalsmeer en Uithoorn met betere aansluiting op A4 en A9	2005	2012
NWAU 11	Beech Avenue	weg ten zuiden van Schiphol, parallel aan Kruisweg tussen A4 en Fokkerweg	2005	2007/2008
NWAU 12	programma kleine wegprojecten	wegprojecten onder de 5 miljoen euro; onder meer vanuit Netwerkvisie Noord-Holland	divers	divers

AUTOPROJECTEN IN ASPIRANTFASE				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
<b>Hoofdwegennetprojecten van het Rijk</b>				
NWAU 13	Netwerkvisie Noord-Holland	vaststelling met provincie en Rijk van gezamenlijke visie op optimaal functionerend netwerk met pakket van maatregelen voor korte en lange termijn	2005	2006
<b>Lokale en regionale autoprojecten</b>				
NWAU 14	wegenstructuur Haarlemmermeer	onderliggend wegennet Haarlemmermeer, aantakking op A4 en gevolgen nieuwe aansluiting N201 op A4	na 2010	pm
NWAU 15	Zuidelijke Randweg Zaanstad	completering en vergroting wegcapaciteit ten zuiden van Zaanstad, relatie met ruimtelijk en economische ontwikkeling	2005	2009
NWAU 16	tweede wegontsluiting IJburg	tweede ontsluiting door weg ten oosten van IJburg	2008	2012
NWAU 17	verkeersmanagement A8/Ag	betere regionale doorstroming door verkeersmanagement op lokale, regionale (N203 en N246) en hoofdwegen (A8 en Ag)	2008	2010
NWAU 18	Wibautstraat Amsterdam	aanpassing Wibautstraat in het kader van plan Wibaut-as	2006	2010
NWAU 19	N244	capaciteitsuitbreiding van N244 tussen Edam/Volendam en Purmerend met aandacht voor de fiets	2008	2010

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft op basis van de Nota Mobiliteit 4,5 miljard euro gereserveerd voor uitbreidingen in de weginfrastructuur voor de periode na 2010.

Bij de provincie Noord-Holland is de omlegging van de N201 om de kernen Aalsmeer en Uithoorn een belangrijk regionaal project in voorbereiding. Die omlegging sluit beter aan op zowel de A4 als de Ag. De uitvoering van de eerste deelprojecten begint in 2005. Het totale project is klaar in 2011 of 2012.

### 3.3.4 Autoprojecten in aspirantfase

Een aantal projecten krijgt in het licht van het afwegingskader en bestuurlijke afspraken de aspirantstatus. Voordat projecten die aspirantstatus krijgen in het Uitvoeringsprogramma en opgenomen worden in het Regionaal Infrastructuurprogramma (RIP), moeten nut en noodzaak vast komen te staan.

Het project Netwerkvisie Noord-Holland moet in 2005 duidelijkheid geven over de acties en projecten die nodig zijn voor een efficiëntere benutting van het hele netwerk. De intentie

is dat het Rijk en de regionale wegbeheerders hun investeringsprogramma's daarop afstemmen. Op kortere termijn gaat het om verkeersmanagement en dynamisering; op langere termijn ook om investeringen in uitbreiding en om aanleg van nieuwe schakels.

In het kader van de Netwerkvisie Noord-Holland ontwikkelt Rijkswaterstaat met de provincie Noord-Holland, het ROA en de gemeente Amsterdam verkeersmanagement voor het regionale wegennet. Het gebied tussen de A8 en Ag is aangewezen als proefgebied nu aanleg van de verbinding A8-Ag niet vóór 2020 is te verwachten. Bij positieve effecten van verkeersmanagement begint in 2005 het project 'verkeersmanagement A8/Ag' op lokale, regionale (N203 en N246) en Rijkswegen (A8 en Ag).

Een ander project in aspirantfase is de 'wegenstructuurstudie Haarlemmermeer', een verkenning van de problemen op het wegennet van de gemeente Haarlemmermeer, in samenhang met het hoofdwegennet. Voor de oplossing dienen Rijk en regio samen op te trekken. Een planstudie is de eerste stap.

Andere projecten met aspirantstatus zijn de Zuidelijke Randweg Zaanstad en de N244 ten noorden van Purmerend. Beide projecten hebben de bestuurlijke toezegging dat het ROA minimaal 4,5 miljoen betaalt vanuit de BDU. Voor een hogere bijdrage dienen de stappen doorlopen te worden van de Handleiding Subsidieaanvragen Infrastructuur.

### 3.4 Goederenvervoer

Veel netwerkprojecten zijn ook goed voor het regionale goederenvervoer. Vooral de Tweede Coentunnel/Westrandweg en de N201-aanpassingen pakken gunstig uit voor de afwikkeling van het goederenvervoer over de weg. Bij het spoorvervoer kunnen de RegioNet-maatregelen de capaciteit op het spoor zo vergroten dat 'verdringing' van goederenvervoer door reizigersvervoer beperkt blijft. In het RegioNetpakket van 170 miljoen zitten twee infrastructurele maatregelen die de situatie voor goederentreinen verbeteren: maatregelen in het Westelijk Havengebied bij Sloterdijk en maatregelen in Beverwijk (buiten het ROA-gebied). Op termijn vraagt de groei van het goederenvervoer extra spoorcapaciteit. In aanvulling op de studie Spoorring Amsterdam worden de gevol-

GOEDERENVERVOERPROJECTEN				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
NWGV 01	kwaliteitsnet goederenvervoer	definiëring van kwaliteitsnet samen met netwerkbeheerders en vertegenwoordigers goederenvervoer; routes voor gevaarlijke stoffen zijn onderdeel	2005	2006
NWGV 02	stedelijke distributie	opzet samenwerkingsverband stedelijke distributie (overheden en bedrijfsleven)	2006	2007
FIETSPROJECTEN				
formele verplichting				
NWFI 01	aanleg fietsprojecten	ontbrekende schakels en structurele verbeteringen in regionale (hoofd)routes; toegezegde projecten onder de 5 miljoen euro	2005	divers
NWFI 02	fietsbrug IJburg – Amsterdam Rijnkanaal	aanleg fietsbrug (brug 2013) vanaf Diemerpark naar Oost-Watergraafsmeer (Ringdijk)	2004	2006
bestuurlijke toezegging				
NWFI 03	aanleg fietsprojecten lange termijn	ontbrekende schakels en wezenlijke verbeteringen in regionale (hoofd)routes; te beoordelen projecten onder de 5 miljoen euro	2006	divers
aspirantfase				
NWFI 04	afstelling verkeerslichten	verkenning naar fietsvriendelijk afstelling van verkeerslichten op belangrijke verbindingen	2006	2007
NWFI 05	fietspassage Amsterdam Centraal	uitwerking mogelijke oplossing voor ontbrekende schakel in regionaal fietsnetwerk (aspirantfase)	2006-2007	2011

gen van de groei van het goederenvervoer voor het regionale spoornetwerk nog in kaart gebracht.

Een belangrijke RVVP-actie is de uitwerking van het 'kwaliteitsnet goederenvervoer'. Netwerkbeheerders benoemen samen met vertegenwoordigers van gebruikers een netwerk dat (op termijn) voldoet aan bepaalde eisen. Zo kan een meer structurele afweging plaatsvinden tussen de belangen van het goederenvervoer en die van omwonenden. Het kwaliteitsnet is gedeeltelijk een uitwerking van de Netwerkvisie (met eventuele tijd- en plaatsgebonden prioriteiten van goederenvervoer) en vereist aanvullend onderzoek naar onder meer de kwaliteit. Ervaringen uit andere regio's kunnen daarbij van pas komen.

Een optimale stedelijke distributie met duurzaam vervoer heeft alleen kans van slagen als alle partijen in de logistieke keten samenwerken. De gemeente zorgt voor heldere regels voor het goederenvervoer, vervoerders en verladers werken aan duurzame logistiek en de detailhandel maakt snelle ontvangst van goederen mogelijk. In de Nota Mobiliteit krijgt de regio de taak die samenwerking tussen overheden en bedrijven voor stedelijke distributie op te zetten. Invulling van die taak volgt in overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### 3.5 Netwerk fiets

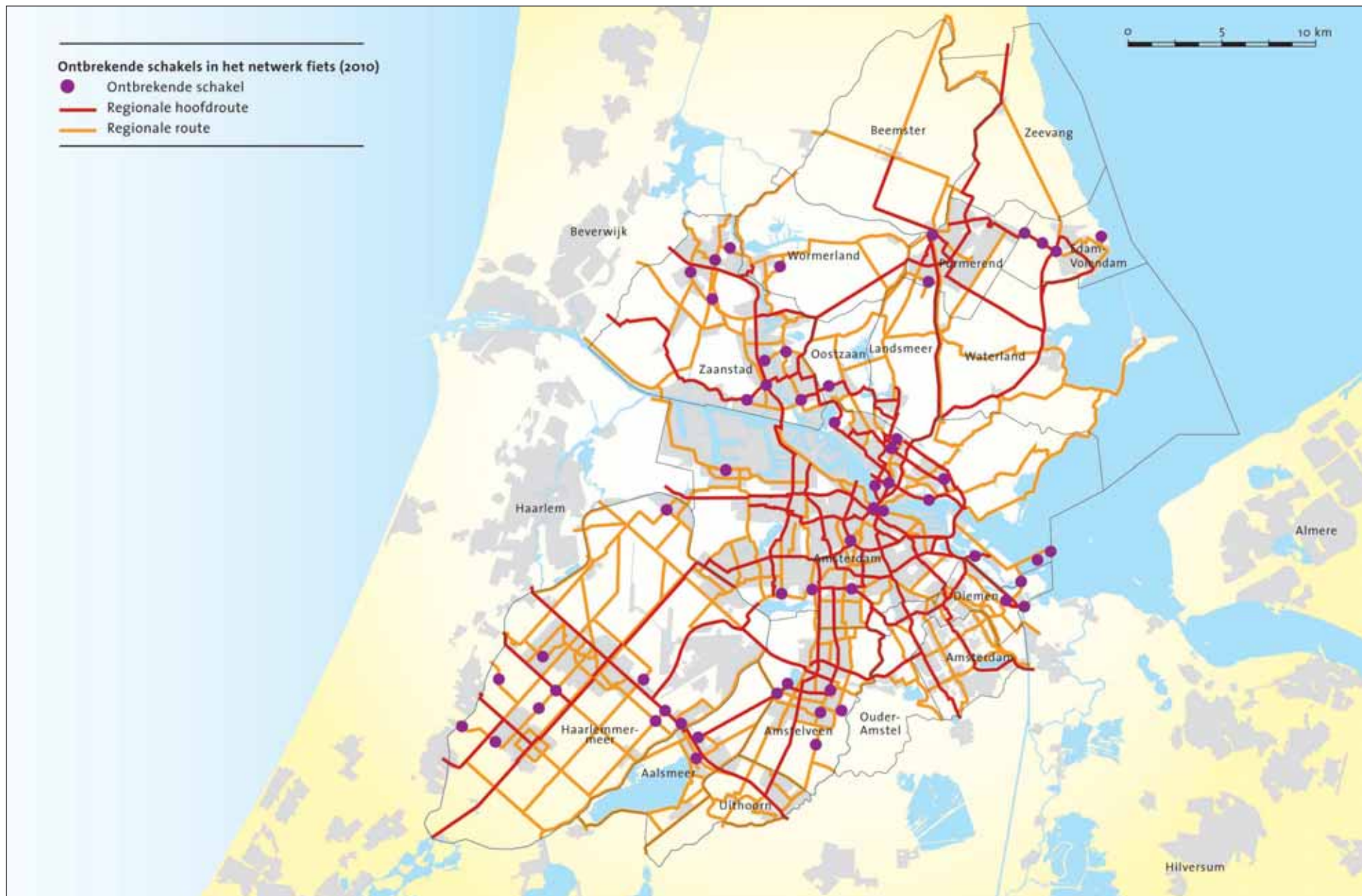
De fiets heeft binnen het verplaatsingsbereik tot zeven kilometer een grote potentie omdat de helft van alle autoverplaatsingen in de regio korter is dan vijf kilometer. Het ROA stimuleert daarom het gebruik van de fiets, en heeft in het RVVP een geactualiseerd regionaal fietsnetwerk vastgesteld. In de afweging tussen de projecten ligt de prioriteit bij:

- ontbrekende schakels op regionale (hoofd)routes
- wezenlijke verbetering van regionale (hoofd)routes tussen belangrijke stedelijke herkomst- en bestemmingsgebieden en in centrumstedelijk gebied.

De fietsprojecten onder de 5 miljoen euro zijn ondergebracht in een programma dat permanent wordt gevoed met nieuwe regionale projecten van de wegbeheerders. Er zijn twee fietsprojecten boven de 5 miljoen euro voor het regionale netwerk: de fietsbrug IJburg – Amsterdam Rijnkanaal en de fietspassage bij Amsterdam Centraal. Ook komt er een verkenning naar het fietsvriendelijk afstellen van verkeerslichten om de wachttijd voor fietsers te verkorten, bijvoorbeeld door ze te laten 'meeliften' met openbaar vervoer dat met voorrang een kruising oversteekt.



## ONTBREKENDE SCHAKELS IN ROA FIETSNETWERK



PROJECTEN KETENMOBILITEIT				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
<b>formele verplichting</b>				
NWKM 01	fietsenstallingen bij OV-knooppunten	uitbreiding en verbetering van fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke regionale OV-knooppunten; toegezegde projecten onder de 5 miljoen euro	2005	divers
NWKM 02	fietsenstallingen bij bestemmingslocaties	fietsenstallingen bij regionale bestemmingslocaties; toegezegde projecten onder de 5 miljoen euro	2005	divers
NWKM 03	P+R terreinen	transferpunten uit BONRoute bij herkomstgebieden voor de overstap auto – OV	2004	2010
NWKM 04	fietsenstalling Amsterdam Centraal	fietsenstalling Amsterdam Centraal: diverse locaties, zodat voor fietsers uit elke richting een stalling beschikbaar is, reservering van ministerie in MIT	2006	voor 2010
<b>bestuurlijke toezegging</b>				
NWKM 05	fietsenstallingen bij OV-knooppunten	uitbreiding en verbetering van fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke regionale OV-knooppunten; te beoordelen projecten onder de 5 miljoen euro	2006	2015
NWKM 06	fietsenstallingen bij bestemmingslocaties	fietsenstallingen bij regionale bestemmingslocaties; te beoordelen projecten onder de 5 miljoen euro	2006	2015
NWKM 07	OV-fiets	onderzoek naar mogelijkheden om aantal huurlocaties voor OV-fiets flink uit te breiden	2006	2006
<b>aspirantfase</b>				
NWKM 08	OV-knopen	inrichting OV-knopen voor overstap auto-trein; zonodig komen hierover afspraken NS en andere partijen	2005	2008

### 3.6 Ketenmobiliteit

Bevordering van ketenmobiliteit is het beter op elkaar afstemmen van vervoerwijzen zodat de kwaliteit van verplaatsingen kan verbeteren. De projecten in het kader van ketenmobiliteit gaan over fiets + openbaar vervoer en over auto + openbaar vervoer. Het gebruik van de fiets kan toenemen door de koppeling aan openbaar vervoer. Het gaat dan om strategische verknoping van het regionale fietsnet met het openbaar vervoernet en de aanleg van gebruikersvriendelijke fietsparkeervoorzieningen op of bij knooppunten van openbaar vervoer. Uit een inventarisatie blijkt dat de achterstanden in 2010 het grootst zijn bij:

- NS-stations Amsterdam Bijlmer, Diemen-Zuid, Duivendrecht, Krommenie-Assendelft, Purmerend, Schiphol, Wormerveer en Zaandam

- RegioNethaltes Broek in Waterland, Marnixstraat (Amsterdam), Oosthuizen en Uithoorn
- Amstelveen-, Gaasperplas- en Geinlijn
- binnenstedelijke metrostations Nieuwmarkt, Waterlooplein en Weesperplein.

Prioriteit heeft het verbeteren en het aanleggen van stallingen bij belangrijke NS-stations. Het Rijk heeft een verantwoordelijkheid om mee te betalen aan het verbeteren van de keten. Daarom staan de nieuwe fietsenstallingen van Amsterdam Centraal in het MIT, net als een deel voor de fietsvoorziening bij Zuid WTC. Ook kan het ROA een beroep doen op budget van het Programma 'Ruimte voor de Fiets'.

In het natransport blijkt de zogenoemde OV-fiets een succes. Het aantal huurlocaties voor de OV-fiets kan omhoog,

mogelijk ook bij andere knooppunten van openbaar vervoer dan NS-stations.

Naast de ketenprojecten voor fiets + openbaar vervoer besteedt het RVVP aandacht aan de keten auto + openbaar vervoer. Er loopt een programma transferpunten in het kader van BONRoute. Ook nieuwe initiatieven zijn mogelijk voor een betere overstap van auto naar openbaar vervoer. In de praktijk blijkt dat het aanbieden van voorzieningen moet samengaan met het stimuleren van het gebruik. Koppeling aan flankerende maatregelen in de gebiedspakketten voorziet daarin. Zo kunnen parkeerbeperkingen in bestemmingsgebieden gepaard gaan aan parkeren-op-afstand aan de rand van stedelijk gebied (bestemmingstransferia). Bij herkomstvoorzieningen ligt koppeling aan de verbetering van RegioNetlijnen voor de hand.

## 4 Gebiedspakketten

### 4.1 Aanpak en prioriteiten

Een nieuw element uit het RVVP is het gebiedspakket. De filosofie daarachter is dat een samenhangende aanpak op maat van lokale en regionale problemen effectievere en beter gesteunde oplossingen oplevert. Maatwerk en goed afgestemde maatregelen kunnen de bereikbaarheid, leefbaarheid en/of veiligheid zowel lokaal als regionaal verbeteren.

Hoewel andere regio's al ervaring hebben opgedaan met pakketafspraken, is deze aanpak voor het ROA nieuw. Uitgangspunt is dat een gebiedspakket meer effect sorteert dan een verzameling afzonderlijke maatregelen. Dat betekent dat een individueel project (zoals een nieuwe schakel in het fietsnetwerk) voorrang krijgt als het in een gebiedspakket staat.

Het RVVP typeert verschillende gebieden waarbij verschillende maatregelpakketten passen. Stedelijke bestemmingsgebieden langs filegevoelige routes krijgen de hoogste prioriteit. Ook gebieden met ingrijpende ruimtelijke ontwikkelingen krijgen voorrang.

### 4.2 Proefgebieden en methode

Omdat de gebiedsaanpak een nieuwe manier van (samen)werken vraagt, begint het ROA met twee proefgebieden. Daarvoor gelden drie doelen:

- inhoud: verbeteren lokale en regionale bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid
- proces: bindende afspraken maken met partijen
- lessen: ervaring opdoen met de aanpak en methode verder ontwikkelen.

De pakketafspraken moeten aantoonbaar winst opleveren voor het proefgebied zelf maar ook als voorbeeld dienen voor partijen in andere gebieden. Want de grootste kans op succes ontstaat als andere gebieden zich spontaan aanmelden voor een gebiedsaanpak.

Bij het ontwikkelen van de methode ligt het accent op deze vragen:

- Welke elementen lenen zich het beste voor effectieve gebiedspakketten en welke meerwaarde leveren die ten opzichte van losse maatregelen?
- Welk schaal past het beste?
- Welke partijen dienen wanneer betrokken te worden en wat mag het ROA van hen verwachten?
- In welke vorm en met welke details kunnen de afspraken het beste vast komen te liggen?
- Hoeveel tijd voor de voorbereiding is realistisch?
- Welke manier van organisatie (trekker, partijen, rol ROA) werkt het meest efficiënt?
- Hoe kan de uitvoering van de afgesproken maatregelen worden bewaakt en geëvalueerd?
- Kan actualisatie plaatsvinden door afspraken aan te scherpen?

### 4.3 Twee proefgebieden

Voor dit Uitvoeringsprogramma zijn twee proefgebieden uitgekozen: Amstelveen Kronenburg en Zaanstad Inverdan. Daar spelen actuele ontwikkelingen en kunnen partijen snel aan de slag. Zodra de afspraken over de proefgebieden zijn vastgelegd, komt er een programma voor gebiedspakketten in andere ROA-gemeenten, waarvoor bijvoorbeeld Amsterdam Noord interesse toont.

### 4.4 Proces

Bij het samenstellen van gebiedspakketten zijn partijen betrokken die verkeer en vervoerproblemen kunnen beïnvloeden en/of de gevolgen ondervinden:

- overheden
- vervoerbedrijven
- bedrijfsleven
- belangenorganisaties.

Een gebiedspakket is maatwerk. Het is een proces tussen de gemeenten en het ROA. Als het gebied is afgebakend en de knelpunten globaal in kaart zijn gebracht, betrekken de gemeenten andere partijen bij het project. Het ROA ondersteunt dit proces om ervaring op te bouwen voor volgende projecten. Verder kan Verkeer.advies (de organisatie van Kamer van Koophandel, provincie Noord-Holland en ROA voor mobiliteitsmanagement bij bedrijven) expertise inbrengen.

PROEFGEBIEDEN EN POTENTIËLE GEBIEDSPAKKETTEN



● Proefgebied gebiedspakket

● Potentieel toekomstig gebiedspakket

proefgebied	Amstelveen Kronenburg	Zaanstad Inverdan
omschrijving	kantorenlocatie ten noorden van Amstelveen, begrensd door Saskia van Uylenburgweg, Beneluxbaan, stadsdeel ZuiderAmstel en groengebied Amstelland	stations- en centrumgebied Zaanstad
ontwikkelingen	ruimtelijke kwaliteit neemt af, met als gevolg groeiende leegstand van kantoorpanden en minder nieuwe bedrijven; in toekomst minder leegstand verwacht	grootschalige herontwikkeling van stadshart met nieuwe woningen, winkels, voorzieningen en kantoren
knelpunten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• onveiligheid</li> <li>• tekort aan parkeerplaatsen</li> <li>• laag gebruik OV (door lange loopafstand en onveiligheid)</li> <li>• teruglopende kwaliteit openbare ruimte</li> </ul>	hoge eisen aan bereikbaarheid en toename verkeer door concentratie van functies; uitdaging is om deze elementen te combineren met leefbaarheid en aantrekkelijkheid
werken	commerciële en zakelijke dienstverlening is sterk vertegenwoordigd; in totaal circa 145 bedrijven met 3.900 arbeidsplaatsen	toevoeging 140.000 m2 BVO kantoren vanaf 2002, er wordt gerekend op 4.000 extra arbeidsplaatsen; toevoeging van 18.000 m2 winkels, bioscoop en andere voorzieningen
wonen	wonen is niet toegestaan op grond van Luchthaven Indelingsbesluit	2.500 extra woningen met een geschat aantal bewoners van 6.000
vervoer	goed te bereiken per auto (grootste deel werknemers), voldoende gelegenheid om te parkeren (ook door leegstand en verderop gelegen parkeerterrein in het groengebied), matig bereikbaar per openbaar vervoer (westelijk deel goed te bereiken per sneltram, oostzijde slechts met laagfrequente buslijn 165), per (brom)fiets goed te bereiken en fietsparkeerplaatsen bij kantoren beperkt	verandert door verdichting, functievermenging en toename van de werkgelegenheid; nu nog doorgaand verkeer over de Zaan, straks autoluw centrum, focus op openbaar vervoer en langzaam verkeer
hoofdoelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verbeteren bereikbaarheid per openbaar vervoer (onder meer busdoorsteek Kalfjeslaan ten noordoosten van Amstelveen waardoor vier maal per uur bus)</li> <li>• revitaliseren openbare ruimte en verhogen veiligheid</li> <li>• met bedrijven pakket van vervoermaatregelen (parkeren, OV, fiets) samenstellen dat aansluit op wensen van gebruikers/werknemers en rekening houdt met beperkte ruimte in toekomst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bereikbaarheid voor economische functies op peil houden en waarborgen uitstraling en aantrekkelijkheid van gebied</li> <li>• verbeteren openbaar vervoer (onder meer aanleg busstation, betere busroutes, prioriteit bij verkeerslichten en busbanen)</li> <li>• verbeteren fietsinfrastructuur en stallingen bij trein/busstation en rond centrum, doortrekken 'fietsnelweg'</li> <li>• prijsbeleid invoeren</li> <li>• vrachtroutes met venstertijden aanwijzen</li> <li>• dubbelgebruik parkeren in gebouwen stimuleren</li> </ul>
mogelijke partijen	ondernemersvereniging, bedrijfsleven, gemeente, Verkeer.advies	gemeente, vervoerbedrijven, bedrijfsleven, winkeliersverenigingen, bewonersorganisatie, Verkeer.advies, marktpartijen

AMSTELVEEN KRONENBURG



ZAAANSTAD INVERDAN





De financiering van gebiedspakketten kan komen van gemeenten, BDU, private partijen en inkomsten uit de pakketten (bijvoorbeeld uit betaald parkeren of eventuele gebiedsheffingen). Afspraken over de gebiedspakketten en de financiering van de maatregelen legt het ROA vast in convenanten met (afzonderlijke) gemeenten en eventuele andere partijen. De voortgang wordt elke twee jaar geëvalueerd en bijgestuurd. De bijdrage uit de BDU hangt onder meer af van de bijdrage van een maatregel aan de RVVP-doelen. Als de gebiedsaanpak succesvol blijkt dan worden in de toekomst financiële middelen meer ingezet voor gebiedspakketten in plaats van voor afzonderlijke netwerkmaatregelen.

#### 4.5 Soorten maatregelen in gebiedspakketten

Bij het samenstellen van gebiedspakketten zijn diverse maatregelen denkbaar. Uitgangspunt is dat slimme combinaties van aanbodmaatregelen en sturend beleid door hun samenspel een groter effect krijgen. Mogelijke maatregelen zijn:

- verbeteren verbindingen met regionale netwerken als dat een regionaal belang dient (bijvoorbeeld voor- en natransport naar regionale openbaar vervoerhaltes of verzamelwegen naar wegen die onder de regionale verkeersregelstrategie vallen)
- versterken openbaar vervoer, fiets en ketenmobiliteit (keten fiets + openbaar vervoer en keten auto + openbaar vervoer)
- verbeteren kwaliteit stationsomgevingen en inrichting van transferpunten openbaar vervoer
- ruimtelijke maatregelen (concentratie rond regionale haltes, functiemenging)
- verbeteren leefbaarheid en veiligheid

- afremmen groei autoverkeer in de spits (parkeerbeperking, prijsbeleid)
- afspraken met bedrijven (mobiliteit eigen werknemers, revitalisatie van een gebied, bedrijfsuitbreidingen)
- afspraken over aan- en afvoer van goederen
- proefprojecten voor innovatieve maatregelen of nieuwe vervoerconcepten.

Maatregelen die passen in een gebiedspakket krijgen prioriteit in de deelprogramma's ten opzichte van vergelijkbare maatregelen die niet in zo'n gebiedspakket zitten. Succesvolle mobiliteitsmanagementactiviteiten van Verkeer. advies in bedrijvengebieden gaan voorlopig gewoon verder. Op termijn krijgen deze activiteiten een plek in de gebiedspakketten.

STAPPEN GEBIEDSPAKKETTEN	
<b>1. afspraken maken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gebied afbakenen en knelpunten in kaart brengen</li> <li>• partijen betrekken</li> <li>• oplossingsrichtingen vaststellen</li> <li>• oplossingsrichtingen vertalen naar maatregelen</li> <li>• maatregelen omzetten in acties voor partijen</li> <li>• afspraken vastleggen</li> </ul>	<b>2. uitvoeren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maatregelen uitvoeren</li> <li>• tussentijds evalueren</li> <li>• bijsturen</li> <li>• vertalen naar ontwikkeling methode</li> <li>• eventueel herijken van afspraken in een vervolgovereenkomst</li> </ul>

PROJECTEN GEBIEDSAANPAK				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
GB 01	proef 1: Amstelveen Kronenburg	samenstellen maatregelpakket voor Amstelveen Kronenburg met prijsbeleid als mogelijk onderdeel	2005	2005
GB 02	proef 2: Zaandam Inverdan	samenstellen maatregelpakket voor centrum Zaandam	2005	2005
GB 03	ontwikkelen methode	ontwikkelen van methode voor tot stand brengen van gebiedspakketten	2005	2006
GB 04	opstellen programma	opstellen van programma voor toekomstige gebiedspakketten als vervolg op twee proeven	2005	2005
GB 05	activiteiten Verkeer. advies	Verkeer. advies is actief rond mobiliteitsmanagement; succesvolle projecten worden voortgezet	2005	2008

# 5 Generieke maatregelen

## 5.1 Inleiding

Sommige acties en maatregelen gelden voor het hele ROA-gebied of zijn niet aan een specifiek gebied of verbinding toe te kennen. Deze maatregelen vallen in de categorie generiek. Het betreft onder meer verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening, prijsbeleid, sociale veiligheid en leefbaarheid. De generieke maatregelen die in dit hoofdstuk staan kunnen niet allemaal tegelijk starten. De urgentie, de benodigde inzet van menskracht en middelen en de regionale effectiviteit bepalen de prioriteiten.

In het generieke beleid heeft verkeersveiligheid de hoogste prioriteit. Daarnaast staat de beïnvloeding van het Rijk om prijsbeleid in te voeren hoog op de agenda, net als het beïnvloeden van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Verder zijn er activiteiten die weliswaar niet de allerhoogste prioriteit hebben, maar door combinatie met andere programma's toch relatief kosteneffectief zijn. Voorbeelden zijn sociale veiligheid en toegankelijkheid in het openbaar vervoer en de externe veiligheid die kan meeliften met infrastructurele projecten.

## 5.2 Verkeersveiligheid

Voor het programma verkeersveiligheid geldt voor het ROA een doorvertaald Rijksdoel: maximaal 50 doden en 650 ziekenhuisgewonden in 2010. Ten opzichte van 2002 zijn dat in totaal 70 ernstige verkeersslachtoffers minder. Voor 2010-2020 streeft het Rijk naar een verdere verbetering van de verkeersveiligheid met een reductie tot maximaal 640 verkeersdoden per jaar in Nederland. Ook op lange termijn blijft verkeersveiligheid dus een centrale pijler van het beleid. Op grond van de Nota Mobiliteit is het ROA verzekerd van een groeiende Rijksbijdrage via de BDU. In 2005 en 2006 is 3,2 miljoen euro per jaar beschikbaar, maar voor de periode 2007-2010 geeft de Rijksbegroting 6,65 miljoen per jaar aan. Regionale partijen moeten hun beleid

en Uitvoeringsprogramma's daarop voorbereiden (gemeenteraadsverkiezingen 2006).

Om het regionale verkeersveiligheidsdoel van 2010 te bereiken moeten alle partners samenwerken. Tot voor kort werkten alleen wegbeheerders aan de verbetering van de veiligheid van infrastructuur. Met ingang van 2005 neemt het ROA de taken van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV Noord-Holland) op het gebied van gedragsbeïnvloeding over en wordt integraal veiligheidsbeleid (infrastructuur, scholing, handhaving en communicatie) onderdeel van dit Uitvoeringsprogramma. Voor een soepele overgang van bestaande ROV-projecten naar nieuwe initiatieven komt er een regionaal (meerjaren)programma om maatregelen en effecten te beoordelen. Met nieuwe partijen als 3VO, Openbaar Ministerie, Politie en schoolbegeleidingsdiensten geeft het ROA verder vorm en inhoud aan het programma en de projecten. De nieuwe verkeersveiligheidswebsite van het ROA, die wordt doorontwikkeld, biedt ondersteuning.

Het (meerjaren)programma voor 2005 tot 2010 bestaat uit een preventieve aanpak (het voorkomen van ongevallen) en een curatieve aanpak (het oplossen van knelpunten) en ziet er in grote lijnen zo uit:

### 5.2.1 Programma 2005

Voor zowel gedragsbeïnvloeding als infrastructuur is op basis van de Rijksmiddelen, inventarisatie, projecten en de inzet van schoolbegeleidingsdiensten een indicatieve doorrekening gemaakt van de totale investeringen. Daaruit blijkt dat voor de periode 2005-2010 een verdeling van 40 procent voor gedragsbeïnvloeding en 60 procent voor infrastructuur evenwichtig is (zo'n verdeling was ook het vertrekpunt in de Interim Regeling Duurzaam Veilig 2001-2003). Afhankelijk van de beschikbaarheid van (extra) middelen bij de partners en de uitvoering van projecten, is een bijstelling van die verdeling mogelijk. De jaren 2005 en 2006 zijn overgangsjaren voor de invoering van de nieuwe samenwerking en werkwijze. Die twee jaar bieden gemeenten ruimte om bij de raadsverkiezingen in 2006 het lokaal budget voor integraal verkeersveiligheidsbeleid in beeld te brengen.

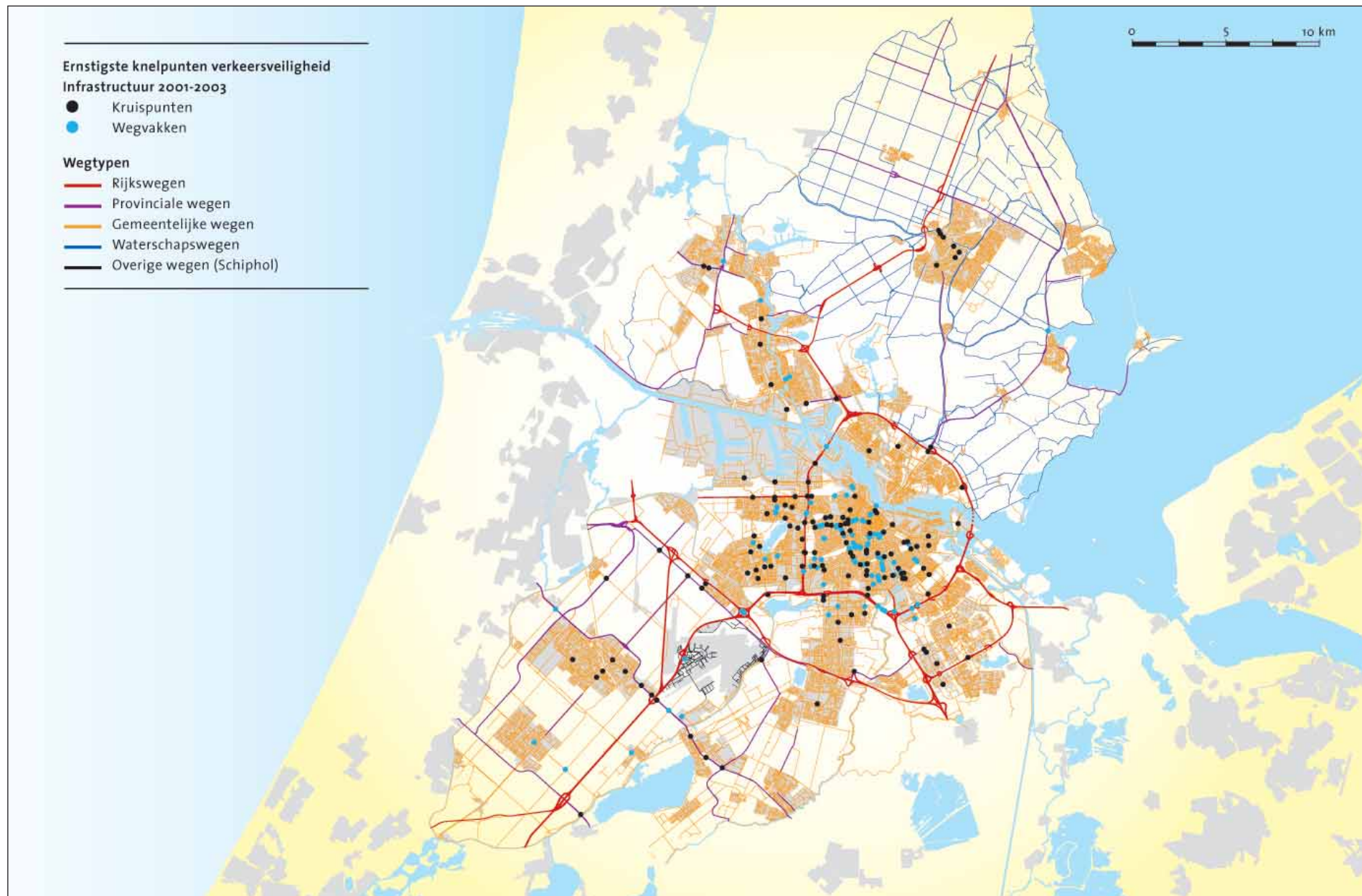
### 5.2.2 Infrastructuur

Voor de beste oplossingen worden in 2005 initiatieven van wegbeheerders op het gebied van infrastructuur zoveel mogelijk aangepast aan de nieuwe manier van werken. Daarbij gaat het om het Duurzaam Veilig inrichten van infrastructuur (zoals inrichting als 30/60-kilometergebieden), maar ook om het verminderen van concentraties waar veel

ONDERDELEN (MEERJAREN)PROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2005-2010	
aanpak infrastructuur	preventieve aanpak van onder andere schoolroutes; Duurzaam Veilige inrichting van infrastructuur; 30/60-kilometergebieden; verbeteren van infrastructuur op basis van ongevallencijfers
maatregelen scholing (educatie en voorlichting)	preventieve maatregelen voor landelijke doelgroepenindeling met inzet van schoolbegeleidingsdiensten; jaarlijkse acties voor doelgroepen op grond van ongevallencijfers in combinatie met landelijke campagnekalender
maatregelen handhaving	met Openbaar Ministerie en politie ontwikkelen van methodes en acties om slachtoffers te voorkomen; curatieve acties tegen verkeersonveilig gedrag (speerpunten 'GRASH': gordel, roodlicht, alcohol, snelheid, helm) in combinatie met landelijke campagnekalender



## ONGEVALLenLOCATIES



slachtoffers vallen. Dit laatste gebeurt op basis van een lijst met de ernstigste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Deze SlachtofferOngevallenConcentraties (SOC) worden jaarlijks bepaald op basis van ongevalgegevens over de afgelopen drie jaar (zie kaartbeeld). Deze vormen een indicatie voor een samen met de partners op te stellen voorschrijdende lijst van mogelijke en haalbare projecten.

Plekken waar lichtgewonden vallen worden ook onderzocht op maatregelen die ernstige slachtoffers moeten voorkomen. Verder worden plannen van de wegbeheerders om wegen te categoriseren verbeterd en afgestemd. Deze plannen vormen samen met de gegevens over de ongevallenconcentraties de informatiebron voor de prioriteiten qua locaties en soort maatregelen op weg naar een veiliger verkeer.

Een eerste inventarisatie van infrastructuurprojecten van het ambtelijk Verkeersveiligheidsberaad van het ROA heeft uitgezonden dat de partners naar verwachting voor 1,75 miljoen euro aan subsidieaanvragen indienen. Het gaat daarbij om een breed scala van verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals inrichting 30/60-kilometergebieden, aanpassingen van kruisingen, rotondes en veilige fietsoversteken.

### 5.2.3 Scholing

In april 2005 beginnen de drie schoolbegeleidingsdiensten (SBD's) met het steunpunt voor verkeerseducatie, een nieuw aandachtsgebied voor het ROA. De SBD's krijgen de opdracht een soepele overgang te creëren van bestaande ROV-projecten naar nieuwe initiatieven op het gebied van verkeerseducatie. Zo wordt in overleg met de SBD's het conceptwerkplan 2005 van 3VO voor het ROA-gebied definitief vastgesteld. In het eerste kwartaal van 2005 wordt een eerste lijst van ingediende gedragsbeïnvloedingprojecten samengesteld.

In 2005 zijn er vier momenten waarop dergelijke projecten voor subsidie kunnen worden aangemeld.

### 5.2.4 Handhaving

In 2005 gaat de nieuwe samenwerking tussen Openbaar Ministerie, politie en ROA van start. Om die samenwerking te kunnen begeleiden, is het ambtelijk Verkeersveiligheidsberaad van het ROA sinds januari 2005 uitgebreid met vertegenwoordigers van die organisaties. Nieuw voor het ROA, als opvolger van het ROV, is bijvoorbeeld ondersteuning van handhavingscampagnes in combinatie met de landelijke campagnekalender.

In de grafieken is de verdeling te zien van de ernstigste slachtoffers over de verschillende leeftijdscategorieën en vervoerwijzen. Hierbij worden de cijfers binnen het ROA vergeleken met de landelijke cijfers. Per gemeente of subregio kan een afwijkende verdeling bestaan, de gegevens zijn via de ROA-verkeersveiligheidssite op te vragen.

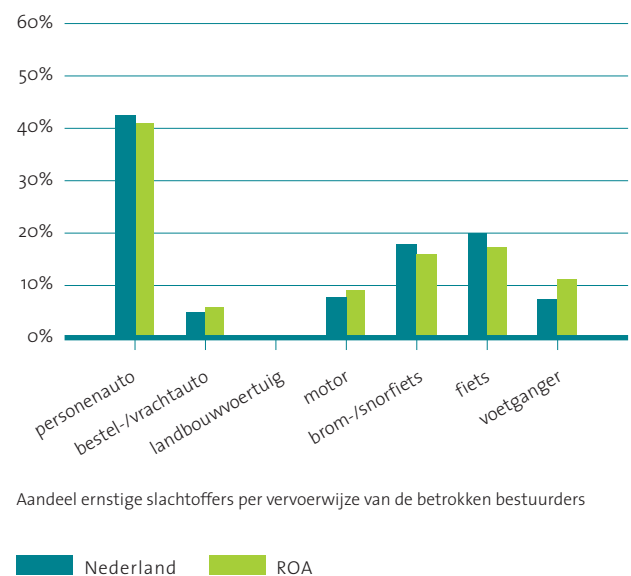
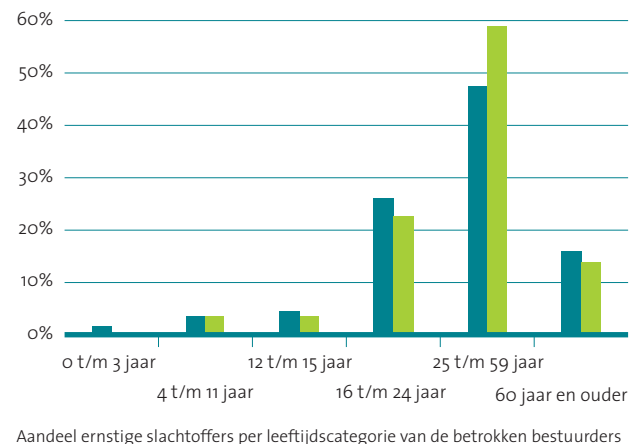
### 5.2.5 Partners

De ondersteuning van partijen is een pijler onder de veiligheidsprojecten. De nieuw ontwikkelde ROA-website voor verkeersveiligheid biedt daarbij instrumenten:

- suggesties voor maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving
- bouwstenen voor het opstellen van meerjarenprogramma's door wegbeheerders
- toegang tot kennis
- monitoring van gegevens.

In 2005 stelt het ROA met de partners een definitief systeem op om aanvragen voor subsidies verkeersveiligheid te beoordelen. Voor 2005 geldt een overgangsregeling.

ERNSTIGSTE KNELPUNTEN SCHOLING EN HANDHAVING  
AANDACHTSGROEPEN 2001-2003



■ Nederland ■ ROA

## VOORBEELDEN VAN VERZOEKEN VOOR SUBSIDIE

infrastructuur	gedragsbeïnvloeding	handhaving
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30/60-kilometergebieden</li> <li>• snelheidremmers in omgeving scholen</li> <li>• aanpak gevaarlijke punten of routes op basis van monitor verkeersveiligheid 2003</li> <li>• fietsvoorzieningen om verkeersveiligheid te verbeteren</li> <li>• rotondes ter vervanging van verkeerslichten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• concept-werkplan 3VO 2005 voor het ROA-gebied met 'verkeersouders', 'de scholen zijn weer begonnen' en 'Nationale straatspeeldag 2005'</li> <li>• verkeersproject voor middelbaar onderwijs (ITC)</li> <li>• project bromfietscertificaat voor bijzonder onderwijs</li> <li>• fietsexamen basisonderwijs gemeente Amsterdam</li> <li>• landelijke campagnekalender regionaal en lokaal, zoals actie fietsverlichting en BOB campagne alcohol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• speerpunten 'GRASH' (gordel, roodlicht, alcohol, snelheid, helm)</li> <li>• extra regionale acties bij landelijke campagnes verkeersveiligheid</li> <li>• regionale verkeersveiligheidsdag van politie</li> </ul>

### 5.3 Ruimtelijke ordening

Gezien het in het RVVP beschreven belang van een goed ruimtelijk beleid wil het ROA ruimtelijke plannen beïnvloeden. Zo komt er een nieuw regionaal locatiebeleid, met als uitgangspunt de RVVP-richtsnoeren voor parkeerbeleid in gebiedspakketten. Bij de ontwikkeling van knooppunten is afstemming tussen ruimte en verkeer een permanent punt van aandacht. Bij omvangrijkere plannen kan de toepassing van een mobiliteitstoets een middel zijn om bijtijds de gevolgen van ruimtelijke keuzes op de mobiliteit in kaart te brengen. Zo'n mobiliteitstoets is de globale inschatting van mobiliteitseffecten van ruimtelijke programma's op basis van onder meer kengetallen. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hiervoor een toolkit ontwikkeld.

Bij ruimtelijke keuzes vormt infrastructuur nog te vaak het sluitstuk. De ROA-gemeenten hebben de taak om wensen en effecten rond mobiliteit vanaf het begin te laten meelopen in de ruimtelijke ontwikkeling, zodat tijdig is nagedacht over bijvoorbeeld ontsluiting (prioriteit voor openbaar vervoer, fiets of auto), verkeersveiligheid in nieuwe woonwijken, vrachtverkeer en parkeren bij winkelgebieden.

### 5.4 Prijsbeleid

Prijsbeleid is een speerpunt. Daarom heeft het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel een regionale werkgroep opgericht die het Rijk vraagt om snelle invoering van beprijzing op de weg. Ten eerste om het groeiende autoverkeer af te remmen en beter te spreiden en ten tweede om aanvullende middelen binnen te halen voor nieuwe infrastructuur. Zo'n vorm van prijsbeleid vraagt een wettelijk kader en een landelijk uniforme inning. Dit onderdeel van de RVVP-strategie is dus alleen samen met het Rijk uit te voeren.

De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën hebben het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit opgezet. Dat bestaat uit maatschappelijke organisaties en gaat verschillende mogelijkheden voor beprijzing onderzoeken. Ook de Noordvleugel is vertegenwoordigd in het platform. In mei 2005 adviseert het platform over de mogelijkheden voor een gebruiksafhankelijke beprijzing. Daarna moet er een kant-en-klaar ontwerp komen voor het volgende kabinet.

De Noordvleugel is bereid als eerste regio beprijzing invoeren. De regio levert dus kennis en ideeën voor een landelijke invoering en biedt zich aan als proefgebied. Bovendien

onderzoekt de regio de mogelijkheden voor aanvullende regionale beprijzing, zoals uitbreiding van betaald parkeren, gebiedsheffingen en bonus-malussystemen tussen overheid en bedrijven voor aangeboden en gevraagde parkeernormen.

Ook het openbaar vervoer heeft behoefte aan prijsinstrumenten. De OV-chipkaart biedt de technische mogelijkheden om de tarieven te variëren en het Rijk geeft daar ook ruimte voor. In dat licht stelt het ROA in 2005 een kadernota op over regionale tarieven in het openbaar vervoer.

### 5.5 Fietsgebruik

De fiets heeft een enorme potentie. De maatregelen voor het fietsnetwerk (hoofdstuk 3) en de gebiedspakketten (hoofdstuk 4) stimuleren het gebruik van de fiets. Op termijn komen daar stimulerende programma's bij voor diefstalpreventie, marketing en innovatie. Deze zijn onder de noemer 'programma fietsstimulering' opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma.

### 5.6 Openbaar vervoer: sociale veiligheid en toegankelijkheid

#### 5.6.1 Sociale veiligheid

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt structureel extra geld beschikbaar om het openbaar vervoer sociaal veiliger maken. Daarnaast trekt de gemeente Amsterdam extra geld uit voor de sociale veiligheid van het stadsvervoer. Het hoofddoel is dat de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer van het ROA-gebied minimaal even goed moet zijn als in de rest van de openbare ruimte. De maatregelen richten zich vooral op de stations en routes met de meeste problemen. Het gaat dan om preventieve maatregelen (schone voertuigen, gesloten instap, gastheerschap personeel, informatie aan reizigers, huis- en reisregels), cameratoezicht, toezichthouders, controleurs, opleiding personeel, voorlichting, registratie en promotie. In 2003 heeft

GENERIEKE MAATREGELEN				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
GN 01	veerkerseveiligheid: invoering Duurzaam Veilig 2	opstellen werkprogramma verkeerseveiligheid met educatie en informatie, handhaving en infrastructuur	permanent	
GN 02	wegbeprijzing	bijdrage leveren aan landelijk kader met als inzet dat Noordvleugel eerste invoeringsgebied wordt	loopt	2006
GN 03	tariefbeleid openbaar vervoer	invoeren OV-chipkaart met mogelijkheid eigen tarievenbeleid te ontwikkelen (differentiatie)	loopt	2005
GN 04	locatiebeleid	aspecten van mobiliteit laten doorwerken in regionaal locatiebeleid	loopt	2005
GN 05	knooppuntontwikkeling	verdichten knooppunten afstemmen met ruimtelijke ordening	permanent	
GN 06	toegankelijk openbaar vervoer	voortschrijdend plan verbeteren voor toegankelijke haltes en betere kwaliteit HOV-haltes en extra bijdragen Rijk verwerven	2005	2010
GN 07	meerjarenplan sociale veiligheid	meerjarenplan actualiseren en toetsen van deelplannen	permanent	
GN 08	programma fietsstimulering	stimuleren van innovaties die fietsgebruik bevorderen (beleidsontwikkeling)	2009	2010
GN 09	onderzoek roetfilters in concessies	onderzoeken of eisen van roetfilters in bussen milieuvoordeel biedt en kosteneffectief is	2005	2006
GN 10	maximum snelheid van 80 km/u op delen hoofdwegennet	minder uitstoot, vlottere doorstroming en grotere veiligheid, A10 komt als eerste in aanmerking	2005	2006
GN 11	communicatie en reisinformatie	ontwikkelen van samenhangende actuele reisinformatie over verschillende vervoerwijzen	2008	2010
GN 12	bonus-malusregeling parkeren op eigen terrein	onderzoeken financiële uitruil tussen bedrijven die meer of juist minder parkeerplaatsen willen	2006	2007

het ROA het 'Beleidskader sociale veiligheid openbaar vervoer' vastgesteld met als kernpunten:

- van incidentgerichte aanpak naar meer beleidsmatige aanpak
- reiziger centraal
- onderscheid tussen objectieve en subjectieve veiligheid
- gericht op resultaten
- samenhangende aanpak: betere samenwerking tussen partijen.

Voor de verdeling en verantwoording van het budget voor sociale veiligheid stellen de vervoerbedrijven in de regio een meerjarenplan op dat het ROA jaarlijks vaststelt.

### 5.6.2 Toegankelijkheid

Sinds kort geldt de 'Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte' (WGBH/CZ). Op basis van deze Wet en Europese richtlijnen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat als doel dat het stads- en streekvervoer in 2010 (en de trein in 2030) toegankelijk is voor alle reizigers. Dat vergt zowel maatregelen aan de bus (een lage instap en voorzieningen voor bijvoorbeeld rolstoelen) als aan de haltes (hogere trottoirs, betere reisinformatie). Het ROA heeft het beleidskader 'Toegankelijkheid openbaar vervoer' plus een actieplan vastgesteld. In de exploitatiebijdrage is een (gering) bedrag geormerkt voor investeringen in voertuigen, zoals bussen met een lage instap.

In de bestekken staat dat nieuwe voertuigen toegankelijk moet zijn. De aanbestedingen laten zien dat vervoerders vaak direct nieuwe bussen met een lage instap aanbieden. Alleen moet dan nog de bushalte hoger en de reisinformatie toegankelijker. Momenteel analyseert het ROA de kosten daarvan; binnen de BDU is daar nu geen apart budget voor. Voorlopig heeft het Rijk geen extra geld voor toegankelijker haltes en reisinformatie. De regio dringt daar wel op aan. Ook de wegbeheerders hebben een verantwoordelijkheid in het toegankelijker maken van de openbare ruimte en dus van bushaltes. Het ROA gaat hen vragen een invoeringsplan te maken. Door dat plan te koppelen aan de ontwerpen voor een hoogwaardiger halte is het wellicht mogelijk om tegen geringe meerkosten een betere kwaliteit te bereiken.

Bij infrastructurele projecten gelden eisen aan de toegankelijkheid. Subsidieaanvragen voor aanpassingen van haltes kunnen voorlopig worden ingediend ten laste van het budget voor openbaar vervoerinfrastructuur in de BDU. Dat budget is wel beperkt. Een eventuele budgetreservering wordt gezien bij de discussie over de 'schotten' in de BDU.

### 5.7 Leefbaarheid

Onlangs hebben infrastructurele projecten vertraging opgelopen door uitspraken van de Raad van State over de lokale luchtkwaliteit. Het gaat hier onder meer om diverse ZSM-wegbenuttingsmaatregelen, een deel van het N201-project en de overkapping achter Amsterdam Centraal. Ook andere planprocedures kunnen hiervan hinder ondervinden, waardoor verdere vertragingen dreigen en de doelen van het RVVP onder druk komen te staan. Door een enge interpretatie van de Europese regelgeving, die overigens pas ingaat in 2010, wordt het beleid gefrustreerd om de problematiek van de lokale luchtkwaliteit te concentreren op een beperkt aantal plaatsen met een beperkt aantal gehinderden. De Noordvleugel maakt zich hierover ernstige zorgen en roept het Rijk op de interpretatie van de wet te verruimen en zo mogelijk de strengere normen uit te doen stellen. Het halen van de normen is op termijn alleen mogelijk als voertuigen schoner worden. Zinnige stimulansen daarvoor kunnen eigenlijk alleen op (inter)nationale worden gegeven. De regio zal het Rijk aanspreken op haar verantwoordelijkheden in deze.

Wel kunnen de wegbeheerders zelf helpen door de maximum snelheid te verlagen op wegen door dichtbevolkte gebieden. Zo'n maatregel past goed in de hoofdlijnen van het RVVP-beleid om vooral in intensieve verblijfsgebieden de leefbaarheid te verbeteren. Verlaging van de maximum snelheid, met daarbij ook minder optrekkend en afremmend verkeer, leidt tot een betere luchtkwaliteit. De maatregel kan verder leiden tot minder geluidhinder en grotere verkeersvei-

gheden, maar ook tot vlottere doorstroming van het verkeer. Wel is afstemming met alle wegbeheerders nodig om te voorkomen dat problemen van de ene wegbeheerder worden afgewenteld op de andere wegbeheerder. De samenwerking in het kader van de Netwerkvisie biedt mogelijkheden om afspraken te maken.

Verder gaat het ROA onderzoeken of het eisen van roetfilters in stads- en streekbussen kosteneffectief is om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Tot slot staan er in dit Uitvoeringsprogramma maatregelen die niet alleen gunstig zijn voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid. Te denken valt aan prijsbeleid, gebiedspakketten, fietsbeleid, beter openbaar vervoer en afstemming van stedelijke distributie.

### 5.8 Reisinformatie

Samenhangende actuele reisinformatie biedt meer waarde voor de reizigers dan versnipperde reisinformatie per vervoerwijze en dient twee doelen:

- betere voorspelbaarheid van verplaatsingen en de mogelijkheid de reis aan te passen bij vertragingen of calamiteiten
- als smeermiddel voor de overstap tussen vervoerwijzen.

Een eerste activiteit is het in kaart brengen van initiatieven en proeven. Vervolgens kan het ROA landelijk en met andere regio's samenwerken.



## 6 Speelveld en financiën

### 6.1 Decentralisatie

De decentralisatie van Rijksgelden voor verkeer en vervoer heeft als doel de beleidsmatige bevoegdheden en financiële verantwoordelijkheid meer in één hand te brengen. De overheid die de prioriteiten stelt en de plannen maakt, is zelf ook (mede)financier van de uitvoering. Aanpak van problemen op regionale schaal moet leiden tot meer samenhang in het beleid, meer op het budget afgestemde ambities en een grotere efficiëntie en effectiviteit van regionale inspanningen.

### 6.2 Van exploitatie openbaar vervoer en GDU via GDU+ naar BDU

Sinds 1 januari 1995 kan het ROA subsidie verlenen aan kleine regionale infrastructuurprojecten (tot 11,3 miljoen euro).

En sinds 1 januari 1998 is het ROA verantwoordelijk voor de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer.

Sinds 1 januari 2004 is de oude GDU (gebundelde doeluitkering) uitgebreid met middelen uit het infrastructuurfonds van het Rijk waardoor het ROA subsidieverantwoordelijkheid krijgt voor grote regionale investeringen (infrastructuurprojecten tot 225 miljoen euro). Voor regionale projecten boven de 225 miljoen euro en infrastructuur in beheer bij het Rijk (spoorwegen, Rijkswegen en vaarwegen) blijft het Rijk verantwoordelijk, zowel voor de financiering als de uitvoering. De verdeling van middelen van het Rijk over de provincies en Kaderwetgebieden gebeurt volgens een verdeelsleutel die na de evaluatie in 2006 eventueel verandert. Met het geld verhuizen ook de lopende verplichtingen (bestaande projecten) naar de regio.

Van GDU naar GDU+ was een volgende stap van de decentralisatie. In het kader van de nieuwe Wet regionaal Verkeer en Vervoer zijn sinds 1 januari 2005 allerlei verschillende (tijdelijke) regelingen samengevoegd tot BDU (brede doeluitkering).

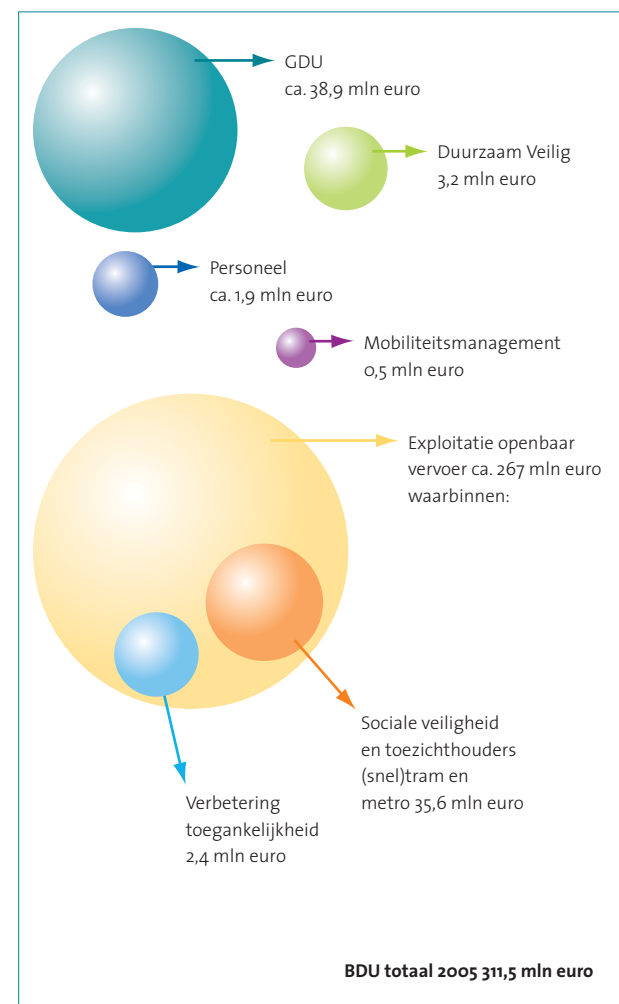
### 6.3 Nieuwe taken en rol ROA

De decentralisatie heeft tot gevolg dat er minder sprake is van inhoudelijke interventies vanuit het Rijk voor de keuzes die de decentrale partijen maken. Voor het ROA betekent dat in principe een grotere beleidsvrijheid én grotere financiële verantwoordelijkheid. Doordat het grootste deel van de middelen is gereserveerd voor bestaande verplichtingen is de beleidsvrijheid in de komende periode echter gering.

De decentralisatie leidt voor het ROA tot deze veranderingen:

- meer afstand van het Rijk, meer bevoegdheden en instrumenten, meer beleidsvrijheid en meer verantwoordelijkheid
- meer regionaal perspectief: beleidsafwegingen en prioriteiten verschuiven naar de regio
- een scala aan nieuwe taken op het gebied van openbaar vervoer die voortvloeien uit de rol van concessieverlener
- vrijheid in het schuiven met budgetten tussen deelprogramma's en thema's, zoals openbaar vervoer, infrastructuur, gebiedspakketten, verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement
- vrijvallende budgetten binnen de BDU blijven beschikbaar voor de regio en vloeien niet terug naar de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat
- de mogelijkheid om te sparen, bijvoorbeeld voor grote infrastructuurprojecten waarvoor een grote eigen bijdrage nodig is.

RIJKSBIJDRAGEN DIE SAMEN DE BDU GAAN VORMEN (2005)





#### 6.4 Financieringsbronnen regionaal verkeer- en vervoerbeleid

Voor investeringen in verkeer en vervoer zijn budgetten beschikbaar vanuit Rijk, regionale overheden, ROA-gemeenten en waterschappen. Een overzicht:

FINANCIERINGSBRONNEN REGIONAAL VERKEER- EN VERVOERBELEID				
fonds/bron	doel	looptijd	budget	opmerkingen
<b>Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)</b>	rijkswegen, spoorwegen, grote regionale projecten, beheer en onderhoud, vaarwegen	voortschrijdend	tot 2010 circa 400 miljoen per jaar voor Noordvleugel	grote regionale projecten = boven de 225 miljoen
<b>BONRoute</b>	lokale en regionale projecten in Noordvleugel	tijdelijk fonds tot 2010	225 miljoen	hele budget is belegd: geen vrije ruimte meer
<b>Brede doeluitkering (BDU)</b>	uitkering bestemd voor (deel)financiering van het regionale verkeer- en vervoerbeleid incl. personele lasten. o.a. voor:	voortschrijdend	totaal ca. 310-320 miljoen per jaar voor komende jaren, daarna olopend	(zie tabel meerjarenraming p.32)
	infrastructuur: lokale en regionale infrastructuurprojecten tot 225 miljoen	geheleUitvoeringsprogramma	(zie tabel meerjarenraming p.32). In 2006 herijking landelijke verdeelsleutel	projecten boven 225 miljoen blijven via het Rijk lopen, regio moet eerste 225 miljoen aandragen
	exploitatie OV subsidie voor exploitatie regionaal openbaar vervoer	geheleUitvoeringsprogramma	(zie tabel meerjarenraming p.32)	ook budget voor sociale veiligheid, toegankelijkheid en vervangingsinvesteringen
	gebiedspakket/mobiliteitsmanagement w.o activiteiten Verkeer.advies bij bedrijven en in gebieden	geheleUitvoeringsprogramma	(zie tabel meerjarenraming p.32)	projecten die onderdeel vormen van een gebiedspakket krijgen prioriteit
	generiek beleid w.o Duurzaam Veilig: gedragsbeïnvloeding, educatie, handhaving en infrastructuur	geheleUitvoeringsprogramma	(zie tabel meerjarenraming p.32)	inrichting volgens Duurzaam Veilig is voorwaarde bij alle aanleg infrastructuur
<b>Begrotingen van wegbeheerders in ROA-gebied</b>	investeringen verkeer en vervoer, eigen bijdrage voor subsidieprojecten, beheer en onderhoud	voortschrijdend	vaak geen structurele budgetten, uiteenlopende begrotingssystemen	16 ROA-gemeenten, provincie Noord-Holland en waterschappen
<b>Opbrengsten uit betaald parkeren (vooral Amsterdam) en provinciale opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB); op termijn prijsbeleid</b>	opbrengsten vloeien niet alleen naar verkeer en vervoer	voortschrijdend	bruto opbrengst parkeren Amsterdam van jaarlijks circa 100 miljoen gaat naar centrale stad en stadsdelen; opcenten in Noord-Holland circa 120 miljoen per jaar	
<b>Andere gedecentraliseerde middelen, bijvoorbeeld Vinex-gelden</b>	ontsluiting Vinex-wijken, bepaalde projecten vallen onder afspraken over woningbouw	voortschrijdend	budgetten zijn niet apart benoemd in Vinex-afspraken, er wordt gekeken naar MIT en andere bronnen	tot nu toe zijn deze budgetten apart gehouden
<b>Andere bronnen als LNV, Europese subsidies en niet-verkeer en vervoersubsidies</b>	niet direct voor verkeer en vervoer, mogelijk wel aanvullend	incidenteel	onduidelijk	nog niet benut, wordt onderzocht

## 6.5 Financiële speelruimte

Investerings in netwerken spelen in een complexe politieke omgeving met veel afhankelijkheden:

- Lokale en regionale netwerken zijn gekoppeld aan die van het Rijk; investeringen moeten dan ook in samenhang worden bekeken met het Rijksbeleid.
- Macro-economisch kan een economische opleving ruimte geven voor nieuwe investeringen, maar ook leiden tot groei van de mobiliteit.
- Het spoorwegnet en het hoofdwegennet vallen buiten de ROA-verantwoordelijkheid; investeringen daarin zijn keuzes van het Rijk die de regio op z'n best kan beïnvloeden.
- Investerings door gemeenten in verkeer en vervoer staan onder druk.
- Bijdragen uit de markt zijn er tot nu toe niet of nauwelijks.
- Grotere infrastructurele projecten lopen risico op vertraging, kostenstijgingen of onvoorziene omstandigheden.
- Het Rijksbudget voor exploitatie van het openbaar vervoer in de BDU wordt vanaf 2005 bevroren. Dat geeft wel meer duidelijkheid maar geen financiële ruimte voor groei.

De financiële speelruimte is beperkt. De afhankelijkheid van het Rijk is en blijft groot. Het is dan ook essentieel dat alle decentrale overheden in hun politieke agenda's en met reserveringen in hun (meerjarige) begroting bijdragen aan verbetering van de regionale bereikbaarheid. Ook kunnen toekomstige mogelijkheden voor de inzet van provinciale opcenten in het ROA-gebied een rol spelen en kan prijsbeleid leiden tot opbrengsten.

## 6.6 Toedeling financiële middelen

Voor de toedeling van de BDU-middelen aan netwerkmaatregelen, gebiedspakketten en generieke maatregelen, wordt vooralsnog uitgegaan van de (bestaande) deelprogramma's om tot efficiënte en doelmatige inzet van de beperkte middelen te komen. Vrije ruimte en bijvoorbeeld winsten als er sprake is van een gunstige aanbestedingsresultaat, worden weer ingezet binnen een zelfde deelprogramma.

Als er op korte termijn, mede op basis van de twee proefgebieden, zicht is op een duidelijk en werkbaar gebiedspakket, dan kan daarvoor inzet (menskracht en financieel) komen uit de afzonderlijke deelprogramma's. Projecten die onderdeel zijn van een gebiedspakket, krijgen prioriteit ten opzichte van andere projecten.

Geld voor de kwaliteitsimpuls in de exploitatie van het openbaar vervoer komt uit de efficiencywinst door de aanbestedingen in het stads- en streekvervoer (behalve als nog meer bezuinigingen van het Rijk dat onmogelijk maken). Het geld voor meer sociale veiligheid, betere toegankelijkheid en meer toezichthouders in tram en metro zit in het budget voor de exploitatie van openbaar vervoer.

## 6.7 Meerjarenraming uitvoeringsprogramma RVVP

In het voorgaande hebben we de financiële kaders en beschikbare budgetten voor het Uitvoeringsprogramma geschetst. Daar tegenover staan de uitgaven die zijn gemoeid met het Uitvoeringsprogramma, die worden uitgewerkt in deelprogramma's. Een voorbeeld van een deelprogramma is het Regionaal Infrastructuur Programma (RIP). Het RIP geeft meer gedetailleerd aan welke lopende en nieuwe projecten worden uitgevoerd en wat de herkomst van de beschikbare middelen is. In het RIP bestaan de beschikbare middelen uit het bedrag dat in het Uitvoeringsprogramma RVVP voor infrastructuur is opgenomen plus de

in het verleden beschikbaar gestelde middelen die nog niet besteed zijn. De beschikbare bedragen in het Uitvoeringsprogramma en in het RIP zullen dus verschillen.

Het Uitvoeringsprogramma is het uitgangspunt voor het opstellen van de ROA-begroting. De budgetten worden beschikbaar gesteld door het vaststellen van de begroting. Omdat jaarlijks voor de begroting meer informatie beschikbaar is zal de begroting zal niet geheel identiek zijn aan het Uitvoeringsprogramma. Dat geldt in ieder geval voor de omvang van de BDU, de omvang van de realiseerbare besparingen bij het aanbesteden van openbaar vervoer en het beschikbaar komen van ramingen voor nieuwe infrastructuurprojecten. De meerjarenraming Uitvoeringsprogramma RVVP voor de periode 2005-2010 is weergegeven in de tabel op pagina 32 en 33.

De tabel Meerjarenraming Uitvoeringsprogramma geeft de bedragen weer op basis van bestaand beleid. Voor openbaar vervoer is uitgegaan van de huidige contracten met de vervoerders. Het mogelijk effect van de aanbesteding van de concessies is als PM post opgenomen om de onderhandelingspositie van het ROA niet ongunstig te beïnvloeden. Realisatie van besparingen bij het verlenen van concessies zal de beschikbare middelen verruimen.

Voor Infrastructuur is uitgegaan van de uitgaven op basis van de vastgestelde subsidiebeschikkingen (formele verplichting). Bestuurlijke toezeggingen voor infrastructuurprojecten zijn niet in deze cijfers opgenomen. Dat geldt ook voor projecten die momenteel worden uitgewerkt en die in de toekomst kunnen leiden tot een subsidieaanvraag. Om aan te geven dat een raming uitsluitend op basis van formeel verplicht subsidiebeschikkingen een onderschatting inhoudt van de gewenste middelen is een PM post opgenomen voor de te verwachten projecten.

TABEL MEERJARENRAMING UITVOERINGSPROGRAMMA RVVP BESTAAND BELEID

Raming uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009
<b>1. Openbaar Vervoerexploitatie</b>					
Amstelland-Meerlanden (incl Zuidtangent)	29,3	29,3	29,9	30,5	31,2
Amsterdam	129,1	129,1	131,8	134,6	137,4
Waterland	11,7	11,7	11,9	12,2	12,4
Zaanstreek	8,3	8,3	8,5	8,7	8,9
Overige concessies	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Infrastructuur (onderhoud en beheer)	52,2	52,2	53,3	77,2	78,8
Concessiebeheer en onderzoek	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4
MJP Sociale veiligheid	35,6	35,6	36,4	37,1	37,9
Toegankelijkheid	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6
<b>Subtotaal exploitatie openbaar vervoer</b>	<b>271,5</b>	<b>271,5</b>	<b>277,2</b>	<b>305,8</b>	<b>312,2</b>
<b>2. Infrastructuur</b>					
Infrastructuur klein	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
Infrastructuur (middel)groot vastgelegd	21,5	33,2	33,8	45,0	22,5
Infrastructuur (middel)groot verwacht	pm	pm	pm	pm	pm
Infrastructuur studie	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
<b>Subtotaal infrastructuur</b>	<b>40,0</b>	<b>51,7</b>	<b>52,3</b>	<b>63,5</b>	<b>41,0</b>
<b>3. Gebiedspakketten</b>					
Ontwikkeling methodiek	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0
Twee pilots	0,2	0,1	pm	pm	pm
Gebiedspakketten na pilots	0,0	0,0	pm	pm	pm
Inzet Verkeer.advies	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
<b>Subtotaal Gebiedspakketten</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>

(vervolg tabel op pagina 33)

Bij het opstellen van de raming is per onderdeel uitgegaan van het verwachte aandeel in het totaal van de BDU. Dat jaarlijkse referentiepunt is geen absolute grens maar bedoeld om vast te stellen of de uitgaven op hetzelfde niveau liggen als de beschikbare middelen op basis van de BDU-sleutels. Tijdelijke afwijkingen van de uitgaven zijn toegestaan. Voor de in financieel opzicht geringe onderdelen Gebiedspakketten en Generieke maatregelen liggen de uitgaven boven het referentieniveau. Bij de besluitvorming over de verdeling van de BDU middelen vanaf 2007, met het mogelijk minder stringent hanteren van de schotten tussen de onderdelen, zal hiervoor een passend voorstel worden gedaan.

De meerjarenraming laat voor 2005 een tekort zien en voor de latere jaren een overschot. Naar verwachting zal het geraamde tekort voor 2005 en 2006 in de praktijk niet optreden. De raming is gebaseerd op de maximale uitgaven maar doorgaans blijkt dat voortgang bij projecten ertoe leidt dat wegbeheerders later declareren dan het ROA verwacht in de planning van de uitgaven. Bij de herziene begroting 2005 wordt een uitgewerkt dekkingsvoorstel opgenomen.

Het overschot voor de jaren vanaf 2007 geeft een onvolledig beeld van de uitgaven. Honorering van alle projecten die nu nog in een uitwerkingsfase zijn leidt tot een tekort. De omvang daarvan kan nu niet worden bepaald omdat de uitwerking van veel projecten nog niet zover is dat nauwkeurige ramingen beschikbaar zijn. Wel is te verwachten dat de beschikbare middelen niet toereikend zullen zijn, zodat keuzes gemaakt moeten worden. In de jaarlijks vast te stellen deelprogramma's, zoals het RIP, zullen hiervoor voorstellen komen. Het blijft dus noodzakelijk om selectief om te gaan met nieuwe projecten en voorstellen.

Raming uitgaven	2005	2006	2007	2008	2009
<b>4. Generiek</b>					
Beleidsactiviteiten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Programma Duurzaam Veilig	3,2	3,2	6,6	6,6	6,6
Organisatiekosten	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Subtotaal Generiek	7,7	7,7	11,1	11,1	11,1
Totaal geraamde uitgaven	320,2	331,7	341,2	381,0	364,9
Totaal geraamde BDU	311,5	327,0	344,9	396,8	398,6
Verschil	-8,7	-4,7	3,7	15,8	33,7
Verschil uitgaven ten opzichte beschikbaar volgens BDU sleutel					
Openbaar Vervoer	-4,5	0,1	0,6	-5,7	-10,8
Infrastructuur	-1,1	-1,9	5,7	24,1	47,2
Gebiedspakketten	-0,5	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1
Generiek	-2,7	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6
	-8,7	-4,7	3,7	15,8	33,7
Referentiepunt BDU sleutel					
BDU sleutel Openbaar Vervoer	267,0	271,5	277,8	300,1	301,3
BDU sleutel Infrastructuur	38,9	49,9	58,0	87,6	88,2
BDU sleutel Gebiedspakketten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
BDU sleutel Generiek	5,1	5,1	8,5	8,5	8,5
Totaal geraamde BDU	311,5	327,0	344,9	396,8	398,6

Bij de totstandkoming van dit Uitvoeringsprogramma is de gemeenten dan ook gevraagd om alleen met projecten te komen die aantoonbaar aansluiten op het RVVP-beleid. Deze lijn zal ook gelden bij actualisaties van het Uitvoeringsprogramma.

### 6.8 Inventarisatie van projecten en (indicatieve) kosten

Het projectenoverzicht in bijlage 2 geeft voor de drie beleids-niveaus netwerken, gebiedspakketten en generieke maatregelen nader inzicht in de maatregelen, de kosten en de fasering in de tijd. Van de projecten die nu zijn opgenomen als aspirantproject is duidelijk dat nut en noodzaak aanwezig zijn om ze verder uit te werken. Als dat over twee jaar is gebeurd, ontstaat meer inzicht in de financiële (on)mogelijkheden voor de periode tot 2010. Op basis van een beter beeld van kosten, planning en uitvoering kan blijken dat in een jaar meer geld nodig is dan het budget toelaat. Aan de kostenkant bestaan dan deze mogelijkheden:

- een bedrag sparen door vrijval te reserveren voor latere jaren
- nadere bestuurlijke keuzes maken voor een of meer projecten
- uit verkenningen kan blijken dat problemen minder groot zijn dan verwacht of dat de kosten van oplossingen niet in verhouding staan tot de baten
- nieuwe projectaanvragen strenger selecteren
- middelgrote projecten uitstellen zolang het ROA er nog geen uitspraak over heeft gedaan
- goedkopere varianten uitwerken.

Ook aan de kant van de beschikbare middelen valt de speelruimte te vergroten:

- schuiven tussen BDU-budgetten
- bijdragen aan de onderbouwing voor het verhogen van de BDU in 2006
- nieuwe vormen van financiering uitwerken
- ROA-fondsvorming uitwerken
- voorfinancieren
- initiatiefnemers hogere eigen bijdragen vragen
- subsidiepercentages verlagen (bijvoorbeeld van 50 naar 40 procent)
- het Rijk blijven aanspreken op haar verantwoordelijkheid
- het gesprek aangaan met Noord-Holland om provinciale opcenten ook in te zetten in het ROA-gebied
- opbrengsten van prijsbeleid inzetten
- opbrengsten uit grondexploitatie inzetten.

De laatste drie opties spelen vooral op de langere termijn en worden de komende jaren onderzocht. Het is zaak om de ambities niet bij voorbaat te verlagen: bij meer financiële ruimte moeten er voldoende uitvoerbare plannen op de plank liggen.

PROJECTEN FINANCIËLE KADERS				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
FK 01	meer financiële armslag	nieuwe geldbronnen zoeken voor infrastructuurprojecten (onder andere publiek-private samenwerking)	permanent	
FK 02	beleidsvisie infrastructuur	leidraad opstellen met aandacht voor beheer en onderhoud en 'spanningsveld infrastructuur OV en exploitatie OV'	2005	2005
FK 03	updaten bestaande subsidieverordeningen	waar nodig de bestaande subsidieverordeningen updaten	2005	2005
FK 04	nadere spelregels en uitwerkingen 'financiële schotten BDU'	op basis van praktijk (harde) schotten voorstellen bij programmering	2005	2006

## 6.9 Organisatie en onderzoekskosten

Om het Uitvoeringsprogramma te realiseren is wat betreft personele capaciteit in 2005 27 fte nodig (thans 25 fte). Conform eerder gemaakte principe afspraken in het kader van de ROA-begroting 2003 worden de ROA-apparaatskosten die samenhangen met de uitvoering van het RVVP gefinancierd uit de Rijksbijdrage via de BDU.

Voor de onderzoekskosten is vanwege het intact houden van de verschillende schotten nog per deelprogramma een onderzoeksbudget opgenomen in de meerjarenraming. Bij openbaar vervoer onder de noemer 'concessiebeheer en onderzoek'; bij infrastructuur onder de noemer 'infrastructuur studie', bij gebiedspakketten als 'ontwikkeling methode' en bij generieke maatregelen als 'beleidsactiviteiten'. De onderzoeksbudgetten zijn bestemd voor beleidsontwikkeling, studies en onderzoeken en ook in het projectenoverzicht apart benoemd. Op termijn wordt één onderzoeksbudget geformeerd.



# 7 Monitoring en actualisatie

## 7.1 Inleiding

Het Uitvoeringsprogramma is niet statisch. Regelmatige actualisatie maakt het mogelijk om in te spelen op veranderingen in mobiliteit, beleidseffecten, de voortgang van projecten en de financiën. Voor inzicht in die veranderingen moeten we structureel informatie verzamelen op verschillende niveaus: zowel mobiliteitsontwikkeling en beleidseffecten (monitoring) als de bewaking van projecten (programmamanagement). Dat programmamanagement is een permanent proces, waarvan een keer per jaar verslag wordt uitgebracht. De monitoring leidt tot een diepgaandere analyse en zo nodig tot bijstelling van het beleid of dit Uitvoeringsprogramma.

## 7.2 Landelijke eisen aan monitoring

Niet alleen het ROA stelt eisen aan de monitoring, maar ook het Rijk. De Planwet Verkeer en Vervoer eist samenwerking tussen de overheden voor beleidsevaluatie. Het doel is een stelsel van centrale en decentrale monitors. Het voordeel van afgestemde monitoring is dat de ontwikkelingen in de regio kunnen worden afgezet tegen de landelijke trends en ontwikkelingen bij andere Kaderwetgebieden. Dat betekent wel dat er afstemming moet plaatsvinden over indicatoren als reistijden, trajectsnelheden en klanttevredenheid. Die afstemming kan kosten besparen bij het vergaren van gegevens.

## 7.3 Beleidsmonitor versus programmamanagement

Naast de beleidsmonitor, gericht op effectiviteit van beleid, vindt er voor de projecten uit dit Uitvoeringsprogramma ook programmamanagement plaats. Het programmamanagement bewaakt en stimuleert de voortgang van projecten en ziet toe op een efficiënte en doelmatige inzet van middelen. Programmamanagement is een permanent proces binnen de deelprogramma's van het ROA. Voor infrastructuur geschiedt het programmamanagement binnen het regionaal infra-

	beleidsmonitor	programmamanagement
doel	<i>effectiviteit</i> toetsen effectiviteit beleid en bijsturen	<i>doelmatigheid en efficiëntie</i> bewaken voortgang acties en projecten
middel	RVVP-monitor	permanente bewaking van mijlpalen en financiën
niveau	maatregelpakketten en beleidsprioriteiten	afzonderlijke acties en projecten
indicatoren	bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid	mijlpalen van projecten, naleving afspraken (gebiedspakketten), financiële bewaking en bewaking van de planning
regie	programmamanager RVVP	ROA-deelprogramma's: openbaar vervoer; infrastructuur (RIP); fiets; verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement
rapport	elke twee jaar	permanent systeem met jaarlijkse terugkoppeling

structuurprogramma (RIP) met projecten waaraan het ROA meebetaalt. Het RIP vindt zijn inhoudelijke basis in het RVVP en dit Uitvoeringsprogramma.

## 7.4 Monitoring: meten en bijsturen

### 7.4.1 Meten

Voor de monitoring zal een aantal vaste indicatoren tweejaarlijks worden gemeten, zodat trends en ontwikkelingen

zichtbaar worden. Sommige van die zowel kwantitatieve als kwalitatieve gegevens komen van andere organisaties (AVV, CBS, gemeenten, OVG, ProRail, Rijkswaterstaat), andere zal het ROA zelf moeten (laten) meten. In het kader van de Nota Mobiliteit spreken overheden nog af welke gegevens precies nodig zijn, zoals reistijden van deur tot deur, trajectsnelheden op netwerken en tevredenheid van reizigers in het openbaar vervoer. De landelijke Stuurgroep Monitoring neemt daarbij het voortouw. Het ROA haakt aan op de uitkomsten.

PROJECTEN MONITORING EN ACTUALISATIE				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
MA 01	verkenning 'regionaal verkeersmodel'	onderzoek naar opzet 'regionaal verkeersmodel' voor verkeer- en vervoerstudies in ROA-gebied	2005	2006
MA 02	monitoring en beleidsevaluatie RVVP	monitoring met indicatoren, analyse en elke twee jaar een rapport	permanent	
MA 03	ontwikkelen methode	ontwikkelen en vaststellen (nieuwe) indicatoren, afstemming met landelijke Stuurgroep Monitoring	2005	2005
MA 04	programmamanagement	planning projecten, bewaking voortgang en elk jaar een rapport	permanent	

Een belangrijke factor vormt een eventueel te hanteren regionaal verkeersmodel. Daarvoor komt er een verkenning naar de mogelijkheden van een regionaal verkeersmodel dat effecten van projecten in het ROA-gebied kan voorspellen en beleid kan evalueren.

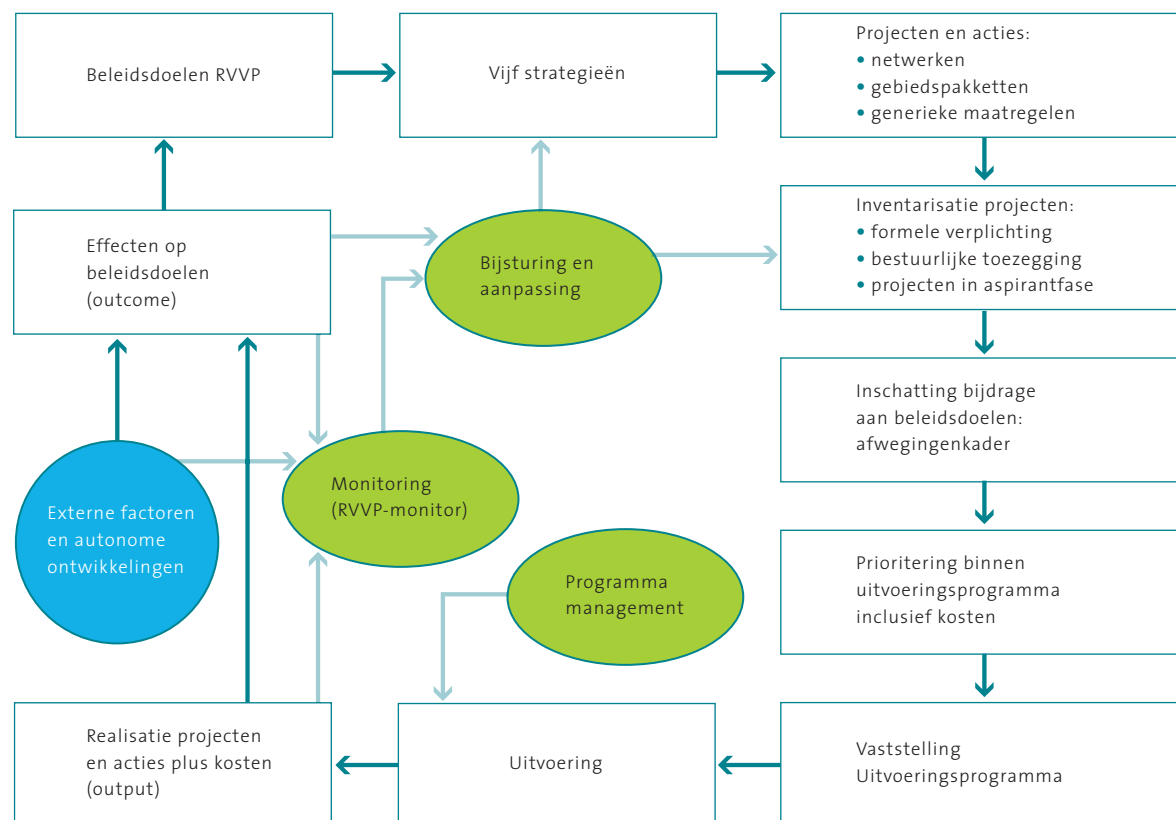
#### 7.4.2 Bijsturen

Er zijn aanleidingen denkbaar om beleid bij te sturen of prioriteiten te wijzigen. Bijvoorbeeld omdat maatregelen of gebiedspakketten niet het gewenste effect hebben of omdat er onvoorziene ontwikkelingen spelen. De beleidsevaluatie moet handvatten bieden om bij te sturen, projecten te wijzigen of af te voeren en nieuwe projecten te beginnen. Bovendien kan het ROA besluiten om tussen budgetten te schuiven.

#### 7.5 Rapport en bestuurlijke besluitvorming

Het monitorrapport geeft elke twee jaar inzicht in de regionale ontwikkelingen en mogelijke bijstellingen van het beleid en de programmering. Het ROA bespreekt het monitorrapport bestuurlijk, waarna besluitvorming plaatsvindt over bijstelling van het Uitvoeringsprogramma. Het jaarlijks op te stellen tussenrapport van het Uitvoeringsprogramma levert een overzicht van de voortgang van de afzonderlijke acties en projecten met een financieel overzicht plus de gevolgen voor de programmering. Ook dit rapport wordt voorgelegd aan het bestuur.

#### HET RVVP-BELEID EN DE ACTUALISATIE VAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA



## 8 Organisatie

### 8.1 Samenwerking

Om de acties en projecten in dit Uitvoeringsprogramma te laten welslagen is naast geld vooral samenwerking nodig. Het ROA speelt als organisator van samenwerking en als verlener van subsidies een actieve rol, maar de eindverantwoordelijkheid van veel acties en projecten ligt bij andere overheden, vooral de wegbeheerders. De rollen van het ROA kunnen verschillen:

- partner: het ROA werkt samen met andere overheden (ondersteuning, menskracht) aan acties en projecten
- partner-plus: als partner plus een rechtstreekse subsidierelatie
- coördinator: het ROA brengt partijen samen en zorgt voor afstemming (bijvoorbeeld tussen gemeenten); het ROA treedt ook op namens de zestien gemeenten en behartigt zo het regionale belang
- trekker: het ROA heeft het voortouw en is verantwoordelijk voor een project (als opdrachtgever, uitvoerder of als concessieverlener voor het openbaar vervoer).

In het projectenoverzicht (bijlage 2) staat voor elk project de rol van de verschillende partijen. In de praktijk is er soms een combinatie van rollen. De kracht van het ROA is vooral het maken van regionale afwegingen en het bewaken van het regionale belang. Bij bovenlokale zaken heeft samenwerking in ROA-verband bovendien als voordeel dat de gemeenten zich vertegenwoordigd weten door een partij die hun belang goed kent, deskundigheid bundelt en het gewicht van de regio achter zich heeft.

### 8.2 Wegbeheerders en ROA

De afgelopen jaren was de rol van het ROA vaak reactief: wegbeheerders droegen projecten aan die al of niet in een investeringsprogramma kwamen te staan. Door de decentralisatie krijgt het ROA een spilfunctie: het vertalen van beleidsprioriteiten in het RVVP naar samenhangende programma's. Het ROA bekijkt of projecten bijdragen aan de regionale doelen. Wegbeheerders moeten dus over hun bestuurlijke grenzen en lokale doelen heen kijken. De ambtelijke ondersteuning van deze regionale samenwerking bestaat uit de ROA-medewerkers en ambtelijke capaciteit vanuit de ROA-gemeenten.

Veel projecten in dit Uitvoeringsprogramma kunnen alleen in samenwerking tot stand komen. Door de bestuurlijke instemming met het RVVP en dit Uitvoeringsprogramma committeren de wegbeheerders zich om actief bij te dragen aan het halen van de beleidsdoelen. Dat is dus een gezamenlijke taak van de wegbeheerders, waarbij het ROA meedenkt, ondersteunt en meefinanciert. Ondersteuning en inzet van ambtelijke capaciteit door de ROA-gemeenten is een pijler onder het regionaal verkeer-en-vervoerbeleid.

De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van projecten op hun wegennet. Het indienen van subsidieaanvragen betekent dat de wegbeheerder en het ROA een wederzijdse inspanningsverplichting aangaan om het project uit te voeren. Een bijzondere vorm van die wederzijdse inspanningsverplichting is het gebiedspakket. Zo'n convenant legt afspraken vast met alle partijen.

### 8.3 Externe samenwerking

Omdat verkeer-en-vervoerbeleid niet ophoudt bij de regio-grens of bestuursgrens, werkt het ROA samen met gemeenten buiten het ROA-gebied (Almere, Haarlem), de provincies Noord-Holland en Flevoland, Rijkswaterstaat Noord-Holland en waterschappen. Naast overheden ook met andere belanghebbende partijen zoals Schiphol, vervoerbedrijven, het bedrijfsleven en diverse belangenorganisaties (ANWB, ROVER, de Fietsersbond). Het ROA vertegenwoordigt daarbij het regionale belang.

In het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel komen regionale mobiliteitsvraagstukken aan de orde. Dit bestuurlijk platform bestaat uit Rijkswaterstaat Noord-Holland, de provincies Noord-Holland en Flevoland, het ROA en de gemeente Amsterdam. Het platform maakt afspraken over zaken die de regio overstijgen en bundelt de belangenbehartiging, vooral naar het Rijk. De prioriteiten zijn het wegwerken van de infrastructurele achterstanden en het beter laten functioneren van economische centra.

Verder neemt het ROA deel aan het Fonds BONRoute, een samenwerkingsverband waarin overheden in de Noordvleugel financieel samenwerken om met gerichte projecten de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het ROA fungeert als fondsbeheerder. Ten slotte is er zowel samenwerking in Randstadverband als met de overige Kaderwetgebieden (Samenwerkende Kaderwetgebieden op het gebied van Verkeer en Vervoer).

#### 8.4. Organisatie Uitvoeringsprogramma

Een programmamanager RVVP zorgt voor de rapportage over alle taakvelden naar het bestuur, jaagt zonnig aan en legt tijdig de koppeling naar de monitoringresultaten. Bovendien is het de bedoeling om een multidisciplinaire werkgroep/ beleidsgroep in het leven te roepen om het bestuur dan wel managementteam te adviseren over activiteiten en beslissingen rond de actualisatie van het RVVP en dit Uitvoeringsprogramma.

ORGANISATIE				
nummer	naam	omschrijving	start	gereed
OR 01	samenwerking, extern	ROA-vertegenwoordiging in externe verkeer-en-vervoeroverleggen (Noordvleugel, Randstad, Kaderwetgebieden, landelijk)	permanent	
OR 02	samenwerking, intern	interne verkeer-en-vervoeroverleggen (werkgroep Verkeer en Vervoer, Stafoverleg, Portefeuillehoudersoverleg en adviescommissies Regioraad)	permanent	
OR 03	organisatie, intern	capaciteit (fte's) ROA (regiohuis) voor uitvoering RVVP	permanent	

# Bijlage 1 Samenvatting Regionaal Verkeer & Vervoerplan

In de komende jaren staat de regio Amsterdam een aantal grote veranderingen te wachten. Er zullen in de Noordvleugel aanzienlijke investeringen worden gedaan op het gebied van wonen en werken. Zo zullen de komende jaren circa 150.000 extra woningen worden gebouwd en komen er 260.000 banen bij. Economisch belangrijke locaties als mainport Schiphol en de Zuidas worden verder uitgebreid om de internationale concurrentiekracht van de regio te kunnen handhaven. Ontwikkelingen als deze hebben grote gevolgen voor de mobiliteit, die sterk zal toenemen. Het in goede banen leiden van deze verkeersgroei vraagt een stevige aanpak en een duidelijk plan. Dit Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP) beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer-en-vervoerbeleid tot 2015.

## De regionale ambities

Dit Regionaal-Verkeer-en-Vervoerplan is opgesteld binnen de ambities die de ROA-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd. Om voldoende recht te doen aan de genoemde ambities, zal deze groei echter wel goed moeten worden opgevangen. De regio mag niet aan zijn eigen succes ten onder gaan. De groeiende mobiliteit mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. De regio Amsterdam staat hierbij overigens niet op zichzelf maar maakt deel uit van de Noordvleugel van de Randstad, dat in (inter-)nationale context als 'stedelijke netwerkregio' fungeert met de mainport Schiphol en het zeehavencomplex als belangrijke factoren voor de regionale en nationale economie. Dit gaat gepaard met steeds meer wisselwerking tussen de diverse gebieden en subcentra in het ROA-gebied en met gebieden er net buiten. De groei van de ruimtelijke

activiteiten in deze netwerkregio leidt niet alleen tot een toename van het aantal regionale verplaatsingen, maar deze vertonen ook steeds meer een kriskraspatroon. Zonder beleid levert dat niet alleen bereikbaarheidsproblemen op, maar komen ook de leefbaarheid en veiligheid in het gedrang.

## Een flexibeler beleid

Met het vorige RVVP hebben we als regio ervaren dat ontwikkelingen minder goed voorspelbaar en stuurbaar zijn dan we zouden wensen. Het nieuwe RVVP kiest daarom voor een flexibeler aanpak om in te spelen op toekomstige veranderingen. De belangrijkste factoren daarbij zijn de ontwikkelingen in werkgelegenheid en aantallen inwoners. De dynamiek daarin verschilt aanzienlijk tussen de verschillende deelgebieden van de regio en daarmee verschilt ook de aard en omvang van de toekomstige bereikbaarheidsproblematiek. Dat is dan ook de aanleiding om in dit RVVP voor meer gebiedsgericht maatwerk te kiezen. Hoewel lokale belangen daarbij ook relevant zijn, ligt nadruk op het regionale perspectief.

## Meer personen- en goederenvervoer

Zowel het personenvervoer als het goederenvervoer zal de komende jaren fors toenemen. Zonder aanvullend beleid zal dit de reistijd en de betrouwbaarheid van regionale verplaatsingen verder aantasten. De problematiek concentreert zich nog steeds op de spitsperiodes, maar deze zullen steeds langer gaan duren. Vooral aan de zuidkant van de regio, naar de belangrijke werklocaties in de Haarlemmermeer, op Schiphol, de Zuidas en Amsterdam Zuidoost krijgt het verkeer te maken met overvolle wegen en openbaar vervoerlijnen, met onvoorspelbare vertragingen. Leefbaarheids- en veiligheidsproblemen doen zich vooral voor waar grote verkeersstromen dichtbevolkte gebieden doorkruisen. Doordat de hoofdwegen overvol worden neemt ook de druk op de onderliggende wegen verder toe.

## Vijf strategieën

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, gebruik makend van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Dit begint met een optimale benutting van het bestaande aanbod van OV- en wegcapaciteit, maar kan ook niet zonder het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit.

De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende vier strategieën, die worden ondersteund door een vijfde strategie op het terrein van organisatie, samenwerking en financiering:

### 1. Samenhangend netwerk

Er worden regionale netwerken gedefinieerd voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Deze geven weer welke verbindingen cruciaal zijn voor de afhandeling van de regionale verplaatsingen. Er moet ook meer samenhang komen tussen de verschillende netwerken. Op kortere termijn kunnen ze nog slimmer worden benut zodat er meer verkeer over kan worden afgewikkeld. Op langere termijn moeten ze ook zodanig worden uitgebreid dat ze 'robuuster' en minder storingsgevoelig worden. Van aanvullende grote capaciteitsuitbreidingen kan, afgezien van een aantal projecten die al in de pijplijn zitten (zoals Noord/Zuidlijn, 2<sup>e</sup> Coentunnel, N201), de komende 10 jaar nog geen sprake zijn, vanwege de benodigde financiën en de lange planperiode. Na 2015 zijn op een aantal relaties wel substantiële capaciteitsuitbreidingen nodig om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. De voorbereidingen daarvoor moeten tijdig worden ingezet.

### 2. Gebiedsgerichte aanpak

De problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van het gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek ter plaatse. Meer maatwerk dus, met onderling goed op elkaar afgestemde maatregelpakketten die de bereikbaarheid,



leefbaarheid en/of veiligheid verbeteren. Er worden combinaties gevormd van zowel faciliterende als sturende instrumenten, die daarmee een grotere effectiviteit krijgen. Het RVVP definieert hiervoor een aantal gebiedstypen met verschillende kenmerken en verschillende mogelijke maatregelpakketten. De hoogste prioriteit krijgen stedelijke bestemmingsgebieden langs filegevoelige routes.

### 3. Prijsbeleid

Om de ergste capaciteitsproblemen te verzachten is het nodig ook de vraag naar mobiliteit aan te pakken, vooral in de spits. Met het versterken van prijsprikkels op zowel het niveau van de verkeersdeelnemer als op het niveau van de ruimtelijke keuzes kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer-en-vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren, maar ook aan uitbouw naar nieuwe vormen. Streven is te komen tot een landelijke vorm van variabele kilometerheffing.

### 4. Duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid

In dit RVVP staat bereikbaarheid voorop maar niet tegen elke prijs. Het ROA streeft ernaar leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. Voor verkeersveiligheid zijn de landelijke doelstellingen uitgangspunt voor het regionaal beleid. Kosteneffectiviteit is het belangrijkste criterium voor de inzet van middelen. Bij sommige thema's is het vanwege de hoge kosten en/of beperkte instrumenten niet reëel om overal en op korte termijn aan de landelijke normen en doelstellingen te voldoen. Het Rijk zal daar zelf maatregelen, bijvoorbeeld in de sfeer van emissie-eisen aan voertuigen voor moeten nemen. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden. Het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

### 5. Slagvaardige samenwerking en financiering

Voor de uitvoering van het in dit RVVP beschreven beleid is samenwerking nodig met diverse partijen, zowel markt als overheid, en zowel binnen als buiten de sector verkeer-en-vervoer. Om deze samenwerking tot de gewenste resultaten te laten leiden zijn er bindende afspraken nodig en de bereidheid elkaar aan deze afspraken te houden. Hiermee wordt vrijblijvendheid in het regionale verkeer-en-vervoerbeleid vermeden.

#### Uitwerking op verschillende niveaus

De vijf strategieën dragen samen bij aan het bereiken van de doelen van het RVVP. De eerste drie richten zich primair op bereikbaarheid, maar dragen ook bij aan de leefbaarheid en veiligheid. De vierde is specifiek gericht op leefbaarheid en veiligheid. De effectiviteit wordt vooral ontleend aan de samenhang, waarbij de strategieën elkaar aanvullen en versterken. Daarom vindt de uitwerking van de strategieën in het uitvoeringsprogramma in samenhang plaats op drie niveaus:

- Op **generiek niveau** wordt een aantal programma's geformuleerd waarin, veelal met andere regionale en bovenregionale partijen, gewerkt wordt aan maatregelen die niet aan een netwerk of een deelgebied gebonden zijn. Hier staat vooral de samenwerking met de verschillende wegbeheerders centraal.
- Op **netwerkniveau** wordt een korte en lange termijn uitwerking gegeven aan de ontwikkeling van de regionale netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets. Op korte termijn voert een zeker pragmatisme de boventoon, waarbij de beschikbare tijd en financiën mede bepalen wat haalbaar is. Voor de lange termijn staat het realiseren van de beschreven ambities centraal.
- Op **gebiedsniveau** worden met betrokken gemeentelijke en private partijen afspraken gemaakt over effectieve en evenwichtige maatregelpakketten die recht doen aan de specifieke kenmerken van het gebied. Om oneerlijke con-

currentie te voorkomen moet de vulling van de pakketten van soortgelijke gebieden echter wel van een vergelijkbaar gehalte zijn.

#### De financiële dekking

Voor de financiële dekking van de regionale ambities blijft de regio ondanks de decentralisatie sterk afhankelijkheid van vooral het Rijk. Ook van de inzet van de individuele ROA-gemeenten, de provincie, de waterschappen en de private partijen bepaalt in sterke mate wat er kan. Het ROA zet in op verschillende opties om de financiële ruimte op termijn beter te laten aansluiten bij de ambities van de regio. In het Uitvoeringsprogramma worden de te ondernemen activiteiten die voortvloeien uit dit RVVP en de financiële dekking daarvan verder uitgewerkt. De voortgang van dit uitvoeringsprogramma wordt steeds bewaakt en elk jaar wordt het programma geactualiseerd. Ook op de effectiviteit van het beleid wordt gemonitord, wat zonnig aanleiding kan geven tot bijsturing.

## De speerpunten van beleid

Als dit RVVP moet worden samengevat in speerpunten van beleid dan gelden de volgende prioriteiten:

1. Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Hiermee is het belang van de regio als geheel het beste gediend.
2. Door de regionale middelen vooral in te zetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie worden de dikke verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is niet alleen de bereikbaarheid gediend, maar omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid.
3. In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden.
4. Met capaciteitsuitbreidingen alleen, zo die al op tijd gerealiseerd en financieel gedekt zouden kunnen worden, kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Meer naar plaats en tijd gedifferentieerde prijzen vormen effectieve prikkels om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.
5. Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.
6. De landelijk geformuleerde doelstellingen voor verkeersveiligheid voor deze regio gelden als harde doelstelling voor dit RVVP-beleid.
7. Met dit RVVP wordt er op aangedrongen om bij beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen de aspecten van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid integraal mee te wegen.
8. De bij het RVVP betrokken partijen binden zich aan de hoofdlijnen van dit beleid en aan de in gebiedspakketten vast te leggen afspraken.
9. Om recht te doen aan de noodzaak tot onderlinge afspraken, maar ook aan voldoende flexibiliteit in verdere planuitwerkingen vindt monitoring plaats, zowel op de mobiliteitsontwikkelingen zelf als op de voortgang van het beleid. Het Uitvoeringsprogramma wordt op grond hiervan periodiek geactualiseerd.

De verwachting is dat met een consequente inzet op dit RVVP-beleid de mobiliteitsontwikkelingen tot 2015 zodanig in banen te leiden zijn, dat de beschreven ambities binnen bereik blijven. Echter, zeker voor de langere termijn kan dat niet alleen op basis van instrumenten uit het verkeer- en vervoerbeleid zelf. In het ruimtelijke en economische beleid zullen nieuwe en scherpere problemen voorkomen moeten worden. Daarom dient maximaal te worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en aan goede fietsroutes. Daarnaast zal er op regionaal niveau meer financiële armslag moeten komen en zullen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld moeten worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkniveau die daarvoor nodig zijn.

## Bijlage 2 Inventarisatie van projecten en kosten

TOELICHTING OP HET PROJECTENOVERZICHT													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011>	rol ROA	betrokkenen
	De naam van het project zoals in het Uitvoeringsprogramma opgenomen	Beknopte omschrijving. Toelichtingen in de tekst van het Uitvoeringsprogramma	Kosten voor zover bekend. Voor aspirant-fase geen kosten aan gegeven omdat oplossingen nog niet vast staan	Bedrag uit BDU dat wordt aangewend. Niet altijd is er medefinanciering via BDU	Looptijd van het betreffende project							Toelichting op de verschillende mogelijke rollen in paragraaf 8.1	Het betreft hier alleen de meest relevante betrokkenen. De trekker voor het project staat <i>cursief</i> vermeld.
NETWERK OPENBAAR VERVOER: PROJECTEN IN UITVOERING (FORMELE VERPLICHTING) VERVOLG													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011>	rol ROA	betrokkenen
<b>Spoorprojecten onder verantwoordelijkheid van het Rijk</b>													
NW OV 01	Diverse zware railprojecten: aanleg	Spoorverdubbeling A'dam Utrecht (inclusief station Bijlmer), Utrechtboog, Overweg de Kleis (Uitgeest), Sporen A'dam CS 10-15a	MIT	-								Partner	<i>Prorail</i> , Rijk en diverse wegbeheerders
NW OV 02	Herstelplan Spoor Fase 1 en Fase 2	Verbeteren beheer en instandhouding van het spoornetwerk, primair gericht op 'houden' en beperkt op 'bouwen'	MIT	-	Fase 1							Partner	Rijk, <i>Prorail</i> en vervoerbedrijven
			MIT	-	Fase 2								
NW OV 03	HSL Zuid	Hogesnelheidslijn van A'dam (tijdelijk van/naar A'dam CS) via Schiphol aangesloten op Trans Europees Netwerk	MIT	-								Partner	Rijk, <i>Prorail</i> en vervoerbedrijven
NW OV 04	RegioNet 170 miljoen	Budget voor capaciteit en kwaliteit van het spoor: o.a. nieuwe stations, wisselverbindingen en seinverdichting	MIT	-								Partner	Rijk, <i>Prorail</i> , Platformpartners en gemeenten
<b>Regionale openbaar vervoerprojecten</b>													
NW OV 05	Tram IJburg 1e fase	Tramlijn vanaf A'dam CS naar de VINEX locatie IJburg t.b.v. ontsluiting 1e fase IJburg	160 mln	56 mln								Partner+	<i>A'dam</i> en GVB
NW OV 06	Noord/Zuidlijn	Metroverbinding tussen A'dam Noord (Buikslotermeerplein) en Zuid WTC	1598,3 mln	MIT: 1120,3 mln								Partner	<i>A'dam</i>
NW OV 07	Busstation A'dam CS	Nieuw busstation achterzijde station CS. Onderdeel van beschikking Noord Zuidlijn. Uitwerking in kader van IJSEI	210 mln in IJSEI MIT: 37,8 mln	-								Partner+	<i>A'dam</i> en Rijk
NW OV 08	Gesloten instapregime metro A'dam	Tourniquets op metrolijnen, invoering hangt samen met de landelijke chipkaart	43,2 mln	33,4 mln								Partner+	<i>A'dam</i> en GVB
NW OV 09	Verlengen Amstelveenlijn naar Westwijk	Verlenging (inclusief 3 haltes) sneltram Amstelveen naar woningbouwlocatie Westwijk (Gereed)	23 mln	4,5 mln								Partner+	Amstelveen, <i>A'dam</i> , GVB
NW OV 10	Treinstation Purmerend Weidevenne	Aanleg treinstation voor de ontsluiting van de VINEX locatie Weidevenne aan de westkant van Purmerend	12,0 mln	11,3 mln								Partner+	Purmerend en <i>Prorail</i>
NW OV 11	GAS	Diverse busprojecten in omgeving Schiphol	27 mln	12,8 mln								Partner+	Diverse wegbeheerders

NETWERK OPENBAAR VERVOER: PROJECTEN IN UITVOERING (FORMELE VERPLICHTING) VERVOLG													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011>	rol ROA	betrokkenen
<b>Regionale openbaar vervoerprojecten</b>													
NW OV 12	GAZO	Diverse busprojecten in omgeving A'dam Zuid Oost.	10,0 mln	2,0 mln								Partner+	Diverse wegbeheerders
NW OV 13	Programma De Boer	Diverse OV doorstromingsmaatregelen in de regio A'dam	106 mln (bij benadering)	87,1 mln								Partner+	Diverse wegbeheerders
NETWERK OPENBAAR VERVOER: PROJECTEN IN VOORBEREIDING (BESTUURLIJKE TOEZEGGING)													
<b>Spoorprojecten onder verantwoordelijkheid van het Rijk</b>													
NW OV 14	A'dam Zuid WTC capaciteit sporen	Verbetering capaciteit sporen, aanlanding van de HSL en realisatie optimale overstap tussen diverse vervoerswijzen (keten)	MIT	-								Partner (+)	A'dam en Rijk
<b>Regionale openbaar vervoerprojecten</b>													
NW OV 15	Ultram 2e fase	Verlenging van eerste fase richting Middeliland en Strandeiland (IJburg 2e fase)	52,7 mln	36 mln								Partner+	A'dam en GVB
NW OV 16	Busbaan Uithoorn - Aalsmeer (4e fase)	Busbaan tussen busstation Uithoorn (4e fase) en Aalsmeer, doortrekking busbaan van/naar gemeente de Ronde Venen	20-38 mln	14 mln								Partner	Provincie NH, Uithoorn en Aalsmeer
NW OV 17	Busbaan Hoofddorp - Aalsmeer (5e fase gedeelte Haarlemmermeer)	Busbaan tussen Hoofddorp en Aalsmeer, aansluitend op 4e fase. Binnen Hoofddorp aansluiting op kertraject van de Zuidtangent	7,5 mln (Fonds BON-route)	-								Partner (+)	Provincie NH en gemeente Haarlemmermeer
NW OV 18	CASH A'dam-H'rmeer	Een variant is doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, samenhang met andere studies (onder meer Zuiderzeelijn).	1000 mln	213,75 mln								Trekker	A'dam, H'rmeer, provincie NH en Schiphol
NW OV 19	Zuidtangent-Oost	Infrastructuur voor de Zuidtangent Schiphol Noord - IJburg. Vormt één project met westelijke verlenging in Haarlem	570 mln (voorkeustracé)	213,75 mln								Trekker	Amstelveen, Ouderkerk, A'dam en Diemen
NW OV 20	Bus- en tramstation Sloterdijk	Verbetering van de capaciteit en kwaliteit van het bus- en tramstation Sloterdijk	25 mln	12 mln								Partner+	Gemeente A'dam, NS en Prorail
NW OV 21	Busstation Zaanstad	Nieuw busstation in Zaanstad, geïntegreerd in stedenbouwkundige ontwikkeling Inverdan	5,0 mln	3,6 mln								Partner+	Zaanstad
NW OV 22	Programma kleine OV projecten	Onder meer maatregelen vanuit RegioNet korte termijn	2,9 mln	2,7 mln								Partner+	Diverse wegbeheerders
NETWERK OPENBAAR VERVOER: PROJECTEN IN ASPIRANTFASE													
<b>Spoorprojecten onder verantwoordelijkheid van het Rijk</b>													
NW OV 23	Budget RegioNet na 2010	Budget (150-200 mln) voor na 2010, mogelijkheden voor kleinschalige maatregelen. Samenhang met budget Herstelplan spoor fase 2 in MIT	MIT	-								Partner	Rijk, Prorail, Platformpartners, diverse gemeenten
NW OV 24	Zuiderzeelijn	Snelle treinverbinding naar noordelijke provincies, moet bijdragen aan regionale bereikbaarheid Noordelijke Randstad. Verkenning loopt.	4 tot 6 miljard (reservering MIT: 2,7)	-								Partner	Noordelijke provincies, Rijk, Platform Noordvleugel, gemeenten, marktpartijen

NETWERK OPENBAAR VERVOER: PROJECTEN IN ASPIRANTFASE													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011>	rol ROA	betrokkenen
<b>Regionale openbaar vervoerprojecten</b>													
NW OV 25	OV baan Zuidtangent - Zuid WTC (CASH 7 RB)	Maatregelen voor de bus op de verbinding tussen Zuidtangent en Zuid WTC, in onderzoek, vooruitlopend op definitieve maatregelen CASH	5,5 mln	85.000 (studie infra)								Trekker	A'dam, Schiphol, RWS NH
NW OV 26	COVAU	Betreft verbeteringen in het openbaar vervoer op de relatie A'dam, Amstelveen en Uithoorn	25-150 mln	95.000 (studie infra)								Trekker	Uithoorn, Aalsmeer, Amstelveen, provincie NH
NW OV 27	Busbaan Aalsmeer (5e fase gedeelte Aalsmeer)	HOV binnen Aalsmeer, aansluitend op het project busbaan 4e fase (bestuurlijke toezegging) en deel 5e fase binnen Haarlemmermeer (in uitvoering)	PM	PM								Partner+	Provincie NH, Aalsmeer
NW OV 28	Busstation Buikslotermeerplein	Aanleg van een nieuw busstation in A'dam Noord, direct bij de halte van de Noord/Zuidlijn	PM	PM								Partner+	A'dam en Stadsdeel Noord
NW OV 29	Dynamisering busstation A'dam CS	Dynamisch verwijssysteem en reizigersinformatie op A'dam Centraal Station	9,5-10,0 mln	PM								Partner+	A'dam, GVB en NS
NW OV 30	HOV Haarlem-Hoofddorp Centrum-Schiphol	Oplossen van knelpunten en verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid voor de bus op relatie Haarlem-Hoofddorp-Schiphol, samenhang met ruimtelijke ontwikkeling in centrum Hoofddorp	PM	PM								Partner+	Haarlemmermeer
NW OV 31	Zuidas projecten	Mogelijke projecten rond de Zuidas inclusief lijn 5, herprofilering Boelelaan	PM	PM								Partner (+)	A'dam en Rijk
NW OV 32	HOV Hoofddorp-Schiphol Rijk-Amstelveen	Oplossen van knelpunten en verbetering doorstroming en betrouwbaarheid voor de bus op relatie Hoofddorp-Schiphol Rijk-Amstelveen	PM	75.000 (studie infra)								Partner+	Haarlemmermeer, Schiphol en provincie NH
NW OV 33	RegioNet Korte Termijn Bus	Actualisatie en herijking programma RegioNet Korte termijn: maatregelen voor verbetering van doorstroming, efficiëntie en betrouwbaarheid in het regionale busnetwerk op korte termijn	Divers	PM								Partner+	Diverse gemeenten en provincie NH
NW OV 34	Zaancorridor	Regionale OV-studie voor de relatie A'dam-Zaanstad. Doortrekking Noord/Zuidlijn (via A'dam Noord) of maatregelen op het spoor zijn mogelijke opties	PM	PM								Trekker	Zaanstad, A'dam, prov NH, RWS, spoorsector
NW OV 35	Busstation Zuid-WTC	Nieuw regionaal busstation Zuid WTC, met aandacht voor de overstap op trein, metro en sneltram	PM	PM								Partner+	A'dam
NW OV 36	Transferpunt A'dam CS	Overstapmachine A'dam Centraal Station met aandacht voor voldoende kwaliteit en transfercapaciteit	PM	PM								Partner+	A'dam, NS, RWS en Prorail
NW OV 37	Regionale IJmeerverbinding	Verkenning naar een regionale IJmeerverbinding (zowel openbaar vervoer als weg) in samenhang met de realisatie van Almere Pampus	PM	PM								Partner	A'dam, platformpartijen, Rijk en Almere
NW OV 38	OV Bediening Amstelveen	Verkenning over de bediening van Amstelveen en het gebruik van de Amstelveenlijn, op het moment dat de Noord/Zuidlijn in gebruik is	PM	PM								Partner+	Amstelveen en A'dam



NETWERK OPENBAAR VERVOER: PROJECTEN IN ASPIRANTFASE VERVOLG													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	rol ROA	betrokkenen
<b>Regionale openbaar vervoerprojecten</b>													
NW OV 39	HOV Aalsmeer - Amstelveen	Oplossen van knelpunten en verbetering van doorstroming en betrouwbaarheid voor de bus op de relatie Aalsmeer-Amstelveen	PM	50.000 (studie infra)								Partner+	Aalsmeer, Amstelveen en provincie NH
NW OV 40	HOV corridor A'dam (ZO) - Almere	Oplossen van knelpunten en verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid voor de bus op de relatie Almere-A'dam, met name Zuidoost	PM	PM								Partner (+)	Provincie Flevoland, Almere, en A'dam
NW OV 41	HOV corridor A'dam - Zaandam-Oost	Oplossen van knelpunten en verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid voor de bus op de relatie A'dam - Zaandam-Oost	PM	75.000 (studie infra)								Trekker	Zaanstad en A'dam
<b>NETWERK OPENBAAR VERVOER EXPLOITATIE</b>													
NW OV 42	Concessie Amstelland-Meerlanden	Regionaal openbaar vervoer inclusief Zuidtangent, voorbereiding in Programma van Eisen, Bestek en aanbesteding	29,3 mln in 2005									Trekker	Haarlemmermeer, Uithoorn, Aalsmeer en vervoerbedrijven
NW OV 43	Concessie A'dam	Afwegingsproces tussen onderhandse gunning en openbare aanbesteding	129,1 mln in 2005									Trekker	A'dam en vervoerbedrijven
NW OV 44	Concessie Waterland	Regionaal openbaar vervoer van een Programma van Eisen naar Bestek, aanbesteding en gunning	11,7 mln in 2005									Trekker	Waterland en vervoerbedrijven
NW OV 45	Concessie Zaanstreek	Implementatie gegunde concessie aan Connexxion	8,3 mln in 2005									Trekker	Zaanstad en vervoerbedrijven
NW OV 46	Infrastructuur (onderhoud en beheer)	Kosten van onder meer onderhoud tram en Zuidtangent, renovatie oostlijn	52,2 mln per jaar									Partner+	Wegbeheerders
NW OV 47	Concessiebeheer en onderzoek	Monitoring van de exploitatie en concessies plus afgezonderd budget voor de opvang van tegenvallers	2,2 mln per jaar									Trekker	
NW OV 48	Dienstregeling NS 2007-2010	Inbrengen regionaal belang op basis van wensbeeld RegioNet Korte termijn bij vaststelling dienstregelingspakket NS	-									Partner	Spoorsector en Platformpartners
<b>NETWERK OPENBAAR VERVOER PROJECTEN IN ASPIRANTFASE</b>													
<b>Hoofdwegennet projecten onder (mede)verantwoordelijkheid van het Rijk</b>													
NW AU 01	Zichtbaar Snel en Meetbaar (ZSM 1 en 2)	Diverse (landelijke) benuttingmaatregelen op het hoofdwegennet, Spoedwet Wegverbreding draagt bij aan snellere uitvoering	ZSM1 460 mln ZSM2 1.133 mln	-								Partner	RWS NH en Platformpartners
NW AU 02	Tweede Coentunnel/Westrandweg	Verdubbeling capaciteit Coentunnel en aanleg ontbrekende deel A5 westelijk havengebied-Ag	1.113 mln	-								Partner	Rijk en Platformpartners
NW AU 03	A4 Burgerveen - Leiden	Capaciteitsuitbreiding van 2x2 naar 2x3 rijstroken over een lengte van 20 km, inclusief aquaduct	582 mln	-								Partner	RWS NH i.s.m. RWS ZH
NW AU 04	A2 A'dam Holendrecht - Utrecht	Capaciteitsuitbreiding tussen A'dam Holendrecht en Utrecht Oudenrijn (CAU studie)	25-343 mln	-								Partner	RWS NH

NETWERK AUTO: PROJECTEN IN UITVOERING (FORMELE VERPLICHTING) VERVOLG													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011>	rol ROA	betrokkenen
<b>Regionale wegprojecten</b>													
NW AU 05	Auto-onderdoorgang Adam CS	Aanleg van een verdiepte weg aan de noordkant van A'dam CS, direct onder het busstation (IUSEI)	210 mln in IUSEI MIT: 37,8 mln	-								Partner	A'dam
NETWERK AUTO: PROJECTEN IN VOORBEREIDING (BESTUURLIJKE TOEZEGGING)													
<b>Hoofdwegennet projecten onder (mede)verantwoordelijkheid van het Rijk</b>													
NW AU 06	Trajectstudie A4 de Hoek Prins Clausplein	Capaciteitsuitbreiding A4 tussen De Hoek en Prins Clausplein. Tussen De Hoek en Burgerveen is ook parallelbanenstructuur aan de orde in relatie tot aansluiting N201	137-730 mln	-								Partner	Rijk, RWS NH i.s.m. RWS ZH, gemeenten en provincies
NW AU 07	Planstudie weg Schiphol-Almere	Verbeteren capaciteit van de weg Schiphol - Almere. (A10-A9) Varianten vanuit de Uitweg worden meegenomen	4,5 miljard in MIT	-								Partner	Rijk, RWS NH en platformpartners
NW AU 08	Omlegging A9 Badhoevedorp	Verlegging van het A9-trace dat nu Badhoevedorp doorsnijdt naar het zuiden ter verbetering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Terugvaloptie is benutting huidig tracé, reservering in kader ZSM	240-250 mln	10.000 (studie infra)								Partner (+)	Rijk, RWS NH, gemeente Haarlemmermeer, platformpartners en Schiphol
NW AU 09	Trajectstudie A2 A'dam - Utrecht	Studie voor capaciteitsuitbeiding op de A2 in aanvulling op uitvoeringsproject CAU (NW AU 04)	PM	-								Partner	RWS NH en Platformpartners
<b>Regionale wegprojecten</b>													
NW AU 10	N201+	Omlegging N201 ten noorden van Aalsmeer en Uithoorn met betere aansluiting op de A4 en de A9	560 mln	112,5 mln								Partner+	Provincie NH, Aalsmeer, Uithoorn, Haarlemmermeer, Ronde Venen, Utrecht, Rijk, veiling en Schiphol
NW AU 11	Beech Avenue	Weg aan de Zuidkant van Schiphol, parallel aan de Kruisweg tussen A4 en Fokkerweg	16,0 mln	1,8 mln								Partner+	Haarlemmermeer, Provincie NH, Schiphol en SADC
NW AU 12	Programma kleine weg projecten	Wegprojecten onder de 5 mln. Onder meer maatregelen vanuit de netwerkvisie Noord-Holland	4,5 mln	4,0 mln								Partner+	Diverse wegbeheerders
NETWERK AUTO: PROJECTEN IN ASPIRANTFASE													
<b>Hoofdwegennet projecten onder (mede)verantwoordelijkheid van het Rijk</b>													
NW AU 13	Netwerkvisie Noord-Holland	I.s.m. Provincie en Rijk vaststellen van een gezamenlijke visie op een optimaal functionerend netwerk inc. pakket noodzakelijke maatregelen korte en lange termijn	PM	25.000 (studie infra)								Partner (+)	Platformpartners en RWS NH
<b>Regionale wegprojecten</b>													
NW AU 14	Wegenstructuur Haarlemmermeer	Onderliggend wegennet Haarlemmermeer, aantakking op A4 en consequenties als gevolg van de nieuwe aansluiting N201 op de A4	PM	PM								Partner+	Haarlemmermeer, Provincie NH, RWS NH
NW AU 15	Zuidelijke Randweg Zaanstad	Completeren en vergroting wegcapaciteit aan de zuidkant van Zaanstad in relatie met ruimtelijke ontwikkelingen	63,5 mln	PM								Partner+	Zaanstad, Provincie NH en ministerie EZ

NETWERK AUTO: PROJECTEN IN ASPIRANTFASE													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	rol ROA	betrokkenen
<b>Regionale wegprojecten</b>													
NW AU 16	Tweede wegontsluiting IJburg	Tweede ontsluiting door weg aan de oostzijde van IJburg	PM	PM								Partner+	A'dam
NW AU 17	Verkeersmanagement A8/A9	Verbeteren regionale doorstroming door verkeersmanagement op lokale, regionale (N203 en N246) en hoofdwegen (A8 en A9)	PM	PM								Partner+	Platformpartners en Zaanstad
NW AU 18	Wibautstraat A'dam	Aanpassing Wibautstraat i.h.k.v. plan Wibautas	PM	PM								Partner+	A'dam
NW AU 19	N244 ten noorden Purmerend	Capaciteitsuitbreiding N244 tussen Edam/Volendam en P'rend incl. fiets	PM	10.000 (studie infra)								Partner+	Provincie NH, Purmerend, Zeevang en Edam-Volendam
<b>GOEDERENVERVOER</b>													
NW GV 01	Kwaliteitsnet goederenvervoer	Met netwerkbeheerders en sector goederenvervoer komen tot definiering kwaliteitsnet. Routing gevaarlijke stoffen is onderdeel daarvan	50.000	50.000 (beleidsactie)								Coördinatie	Goederensector, vervoerders, wegbeheerders
NW GV 02	Stedelijke distributie	Opzet samenwerkingsverband stedelijke distributie (overheden en bedrijfsleven)	Zie NWGV01	Zie NWGV01								Coördinatie	Goederensector, vervoerders, wegbeheerders
<b>NETWERK FIETS</b>													
<b>Formeel verplicht</b>													
NW FI 01	Aanleg fietsprojecten	Ontbrekende schakels in regionaal netwerk en structurele verbeteringen in regionale (hoofd)routes. Toegekende projecten < 5 mln	8,5 mln ca.	6,8 mln per jaar*								Partner+	Diverse wegbeheerders
<b>Formeel verplicht</b>													
NW FI 02	Fietsbrug IJburg - A'dam Rijnkanaal	Aanleg fietsbrug (brug 2013) vanaf Diemerpark naar Oost-Watergraafsmeer (ringdijk)	PM	PM								Partner+	Diverse wegbeheerders
<b>Bestuurlijke toezegging</b>													
NW FI 03	Aanleg fietsprojecten	Ontbrekende schakels in regionaal netwerk en structurele verbeteringen in regionale (hoofd)routes. Te beoordelen projecten < 5 mln	PM	PM								Partner+	Diverse wegbeheerders
<b>Aspirantfase</b>													
NW FI 04	Afstellen verkeersregelinstallaties	Verkenning naar fietsvriendelijk afstellen van VRI's op belangrijke verbindingen										Coördinator	Diverse wegbeheerders
NW FI 05	Fietspassage A'dam CS	Uitwerken mogelijk oplossing voor ontbrekende schakel in regionaal fietsnetwerk	PM	PM								Partner+	Diverse wegbeheerders

\* Binnen de BDU is een totaalbudget van 6,8 mln gereserveerd voor de projecten NWFI01 plus KMO1 en KMO2.

KETENMOBILITEIT AUTO OF FIETS – OPENBAAR VERVOER													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011>	rol ROA	betrokkenen
<b>Formeel verplicht</b>													
KM 01	Aanleg fietsenstallingen bij OV-knooppunten	Uitbreiding en verbetering van fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke regionale OV-knopen. Projecten < 5 mln	PM	PM*								Partner+	Diverse wegbeheerders
KM 02	Aanleg stallingen bestemmingslocaties	Fietsenstallingen bij regionale bestemmingslocaties. Projecten < 5 mln	PM	PM*								Partner+	Diverse wegbeheerders
KM 03	P+R terreinen	In Bonroute zijn transferpunten bij herkomstgebieden gedefinieerd voor de overstap auto-OV	PM	PM								Partner	Platformpartners en wegbeheerders
KM 04	Fietsenstalling A'dam CS	Fietsenstalling A'dam CS. Meerdere locaties, zodat voor fietsers vanuit elke windrichting een stalling beschikbaar is	27 mln (MIT)	-								Partner	A'dam
<b>Bestuurlijke toezegging</b>													
KM 05	Aanleg fietsenstallingen bij OV-knooppunten	Uitbreiding en verbetering fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke regionale OV-knooppunten. Projecten < 5 mln	PM	PM								Partner+	Diverse wegbeheerders
KM 06	Aanleg stalling bij bestemmingslocaties	Fietsenstallingen bij regionale bestemmingslocaties. Projecten onder de 5 mln	PM	PM								Partner+	Diverse wegbeheerders
KM 07	OV-fiets	Onderzoek naar mogelijkheden om het aantal verhuurpunten voor de OV-fiets in de regio substantieel uit te breiden	PM	-								Coördinator	Stichting OV-fiets
<b>Aspirantfase</b>													
KM 08	OV-knopen	Inrichting OV-knopen en overstap auto / trein. Indien nodig worden hierover afspraken gemaakt met de NS en andere relevante partijen	PM	PM								Coördinator	Wegbeheerders, NS, openbaar vervoerbedrijven
<b>GEBIEDSPAKKETTEN</b>													
GB 01	Pilot 1. Amstelveen Kronenburg	Samenstellen maatregelpakket waarbij prijsbeleid een onderdeel kan zijn	100.000	100.000								Partner+	Amstelveen, bedrijfsleven en Verkeer.advies
GB 02	Pilot 2. Zaandam Inverdan	Samenstellen maatregelpakket voor het centrumgebied van Zaandam	100.000	100.000								Partners+	Zaanstad, bedrijfsleven en Verkeer.advies
GB 03	Ontwikkelen methodiek	Ontwikkelen van de methodiek voor het tot stand brengen van gebiedspakketten	200.000	200.000								Trekker	wegbeheerder pilot 1 en 2
GB 04	Opstellen programma	Opstellen van een programma voor de toekomstige gebiedspakketten die de twee pilots gaan opvolgen	PM	PM								Coördinator	Gemeenten
GB 05	Lopende activiteiten van Verkeer.advies	Verkeer.advies is actief op het gebied van mobiliteitsmanagement. Succesvolle projecten worden voortgezet	600.000 per jaar	600.000 per jaar								Partner+	Gemeenten

\* Binnen de BDU is een totaalbudget van 6,8 mln gereserveerd voor de projecten NWF101 plus KM01 en KM02.

GENERIEKE MAATREGELEN													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011>	rol ROA	betrokkenen
GN 01	Verkeersveiligheid: 'implementatie Duurzaam Veilig 2'	Opstellen integraal werkprogramma verkeersveiligheid met daarin 'educatie & informatie', 'handhaving' en infrastructuur	3,2 mln in 2005, oplopend naar 6,6 mln per jaar	3,2 mln in 2005, oplopend naar 6,6 mln per jaar								Partner+	Wegbeheerders, politie en schoolbegeleidingsdiensten
GN 02	Wegbeprijzing	Input leveren voor landelijk kader, waarbij inzet is om de Noordvleugel eerste invoeringsgebied te laten zijn										Partner	Platformpartners en Rijk
GN 03	Tarievenbeleid openbaar vervoer	Invoering chipcard biedt het ROA de mogelijkheid een eigen tarievenbeleid te ontwikkelen (tarief-differentiatie)	25.000	25.000 (onderzoek OV)								Trekker	RAR en adviescommissie concessiegebieden
GN 04	Locatiebeleid	Aspecten van mobiliteit laten doorwerken in het regionaal locatiebeleid	50.000	50.000 (beleids-actie)								Trekker	Gemeenten, ROA en provincie NH
GN 05	Knooppunt-ontwikkeling	Afstemmen met Ruimtelijke Ordening over verdichting op belangrijke knopen										Coördinator	ROA-gemeenten en Platformpartners
GN 06	Toegankelijkheid openbaar vervoer	Voortschrijdend plan verbeteren toegankelijkheid haltes en kwaliteitsverbetering HOV-haltevoorzieningen Extra bijdragen Rijk verwerven	2,4 mln per jaar	30.000 (onderzoek OV)								Trekker	Wegbeheerders en vervoerbedrijven
GN 07	Meerjarenplan sociale veiligheid	Meerjarenplan actualiseren en toetsen ingediende deelplannen	35,6 mln per jaar	10.000 (onderzoek OV)								Trekker	Wegbeheerders en vervoerbedrijven
GN 08	Generiek programma Fietsstimulering	Stimuleren van innovatieve maatregelen die fietsgebruik bevorderen (beleidsontwikkeling)	30.000	30.000 (beleids-actie)								Coördinator	Marktpartijen en gemeenten
GN 09	Onderzoek roetfilters in openbaar vervoerconcessies	Onderzoeken of het verplicht stellen van roetfilters op bussen werkelijk milieuvordelen heeft en of dit kosten effectief is										Trekker	Vervoerders
GN 10	Instellen 80 km/uur snelheids-maximum op delen van het hoofdwegenet	Leefbaarheid verbeteren door minder uitstoot schadelijke stoffen autoverkeer plus voordelen voor doorstroming en veiligheid, de A10 komt als eerste in aanmerking										Partner	Rijk
GN 11	Communicatie & reisinformatie	Ontwikkelen van een systeem van samenhangende actuele reisinformatie	20.000	20.000 (beleids-actie)								Coördinator	OV-bedrijven, service-providers en Platformpartners
GN 12	Bonus-malus regeling parkeren op eigen terrein	Onderzoek naar financiële uitruil tussen bedrijven die meer of juist minder parkeerplaatsen willen in een gebied										Trekker	Gemeenten en bedrijfsleven



FINANCIËLE KADERS													
nummer	naam	omschrijving	kosten	uit BDU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011>	rol ROA	betrokkenen
FK 01	Meer financiële armslag	Mogelijkheden onderzoeken voor nieuwe geldbronnen t.b.v. de realisatie van infrastructuur, o.a. publiek-private samenwerking (PPS)	25.000	25.000 (studie infra)								Partner	Platformpartners
FK 02	Beleidsvisie infrastructuur	Opstellen leidraad met aandacht voor beheer en onderhoud alsmede 'spanningsveld OV- infrastructuur en exploitatie OV'	100.000	100.000 (studie infra)								Trekker	
FK 03	Updaten bestaande subsidieverordeningen	Waar nodig de bestaande subsidieverordeningen updaten	20.000	20.000 (beleids-actie)								Trekker	Gemeenten
FK 04	Nadere spelregels 'financiële schotten BDU'	Op basis praktijkervaring zonodig voorstellen doen over het hanteren van (harde) schotten bij de programmering	50.000	50.000 (studie infra)								Trekker	Gemeenten
MONITORING EN ACTUALISATIE													
MA 01	Verkenning naar regionaal verkeersmodel	Onderzoek naar opzet van een regionaal verkeersmodel ten behoeve van verkeer en vervoer studies in het ROA-gebied	50.000	50.000 (beleids-actie)								Trekker	Gemeenten en Platformpartners
MA 02	Monitoring en beleids-evaluatie RVVP	Monitoring op vastgestelde indicatoren, analyse en tweejaarlijkse rapportage	100.000	100.000 (beleids-actie)								Trekker	Gemeenten en Platformpartners
MA 03	Ontwikkelen methodiek	Ontwikkelen en vaststellen (nieuwe) indicatoren en wijze van meten, afstemming met landelijke Stuurgroep	Zie MA 02	Zie MA 02								Trekker	Gemeenten
MA 04	Programma-management	Planning projecten, bewaking voortgang en jaarlijkse rapportages	Zie OR 03	Zie OR 03								Trekker	
ORGANISATIE													
OR 01	Samenwerking, extern	ROA-vertegenwoordiging in externe verkeer en vervoer-overleggen: op Noordvleugel-, Randstad- (Regio-randstad) en Landelijke schaal, en in het SKVV	100.000	100.000 (beleids-actie)								Trekker	Diverse externe partijen
OR 02	Samenwerking, intern	Organisatie van ROA interne verkeer en vervoeroverleggen zoals de werkgroep Verkeer en Vervoer, Staf-, Portefeuillehoudersoverleg en Adviescommissies RR	Zie OR03	Zie OR03								Trekker	Gemeenten (ambtelijk en bestuurlijk)
OR 03	Organisatie, intern	Capaciteit/fte's van de ROA-organisatie (regiohuis) ten behoeve van de uitvoering van het RVVP	4 mln	4 mln								Trekker	

# Bijlage 3 Subsidieverlening

## Afwegingenkader

Het ROA kent subsidies toe aan projecten die in lijn liggen met het RVVP en het Uitvoeringsprogramma. De eerste inhoudelijke stap is dan ook overleg met de betreffende aanvrager en de beoordeling of het project past binnen het RVVP en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma.

Bij de toekenning van subsidies spelen twee zaken een rol: de inhoudelijk beleidsmatige afweging en de procedure ten aanzien van de toekenning, die meer financieel administratief en/of technisch van aard is. Ten aanzien van de beleidsmatige afweging geldt voor alle acties en projecten dat ze binnen het beleidskader van het RVVP moeten passen. In dit Uitvoeringsprogramma zijn de criteria uitgebreid aan bod gekomen. Het afwegingenkader heeft een sterk integraal karakter, waarbij een project – zoals ook nu al gebeurt – vanuit diverse invalshoeken wordt beoordeeld. Doel is om het RVVP-beleid uit te voeren door projecten die met elkaar samenhangen en elkaar versterken. Eerst verantwoordelijken bij de afweging zijn de beleidsmedewerkers die werkzaam zijn op het beleidsterrein waarop de aanvraag betrekking heeft. Uiteindelijk beslist het Dagelijks Bestuur van het ROA.

Het kan zijn dat in de loop der tijd het gekozen beleid moet worden bijgesteld om recht te doen aan bepaalde wensen/ontwikkelingen en de betekenis hiervan voor het RVVP. Ook is het zaak om de samenhang in de beleidsuitvoering te blijven bewaken. In de praktijk zullen zich ook na vaststelling van het RVVP namelijk nog regelmatig vragen voordoen rond de uitwerking, bijvoorbeeld met betrekking tot individuele projecten of de invulling van nieuwe beleidslijnen zoals de gebiedsaanpak of prijsbeleid. Daarom is het de bedoeling om een multidisciplinaire werkgroep/beleidsgroep in het leven te roepen om het bestuur en MT te adviseren over activiteiten en beslissingen over actualisatie van het RVVP en het Uitvoeringsprogramma. Dat kan uiteraard ook consequenties hebben voor de criteria die gelden bij subsidieverlening.

## Procedure

De werkwijze die het ROA hanteert bij verlening van subsidie kan per soort subsidie op onderdelen verschillen, een aantal uitgangspunten en verwachtingen zijn hetzelfde.

Subsidieaanvragers kunnen van het ROA verwachten dat:

- het ROA een zorgvuldige en transparante afweging zal maken in overleg met de subsidieaanvrager, op basis van criteria uit het RVVP;
- de subsidieaanvragers tijdig en volledig worden geïnformeerd;
- het ROA snel, maar zorgvuldig tot besluiten zal komen;
- de opname van het project in het Uitvoeringsprogramma betekent dat er de intentie is om tot financiering te komen.

Subsidieaanvragers zullen:

- bij hun projectaanvragen aangeven op welke wijze het project in het RVVP-beleid past;
- de juiste en volledige informatie over de projecten verschaffen;
- projectaanvragen baseren op principes van soberheid en doelmatigheid;
- na toekenning van de subsidie daadwerkelijk starten met uitvoering en zich inspannen om de projectplanning waar te maken;
- waar dat van toepassing is, zorgdragen voor het beheer en onderhoud van het project.

De procedure bij infrastructuursubsidies komt aan de orde in de brochure 'Subsidies Infrastructuur in de Stadsregio Amsterdam'.

### AFWEGINGENKADER: TWEE AGGREGATIENIVEAUS

Niveau 1	Niveau 2
Algemene beleidsdoelen RVVP: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Past het binnen de vijf strategieën van het RVVP?</li> <li>• Zijn de positieve effecten op regionale schaal?</li> <li>• Kunnen meerdere doelstellingen worden gecombineerd?</li> <li>• Is het te verwachten beleidseffect helder?</li> <li>• Is de kosteneffectiviteit hoog?</li> <li>• Zijn exploitatie, beheer en onderhoud gunstig?</li> <li>• Sluit het aan op ruimtelijke ontwikkelingen?</li> <li>• Voldoet het aan randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid?</li> <li>• Is er in flankerend beleid voorzien?</li> <li>• Sluit het aan op nationale beleidskaders (nota's ruimte en mobiliteit)?</li> </ul>	Prioriteiten tussen netwerken en prioriteiten binnen netwerken (hoofdstuk 3)
	Prioriteiten bij gebiedspakketten (hoofdstuk 4)
	Prioriteiten binnen generieke maatregelen (hoofdstuk 5)

## Bijlage 4 Lijst van afkortingen

AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer (van ministerie van Verkeer en Waterstaat)	POV	Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid
BDU	brede doeluitkering (subsidie van het Rijk, opvolger van GDU)	RIP	Regionaal Infrastructuur Programma (overzicht van infrastructuurprojecten met ROA-subsidie)
BONRoute	Programma van het Bereikbaarheids-offensief Noordelijke Randstad (fonds loopt tot 2010)	RO	Ruimtelijke Ordening
CASH	Corridor Amsterdam – Schiphol - Haarlemmermeer	ROA	Regionaal Orgaan Amsterdam
CAU	Corridor Amsterdam – Utrecht	ROV	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	RVVP	Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan
COVAU	Corridor Amsterdam – Amstelveen - Uithoorn	SBD	schoolbegeleidingsdienst
DV	Duurzaam Veilig (Programma Verkeersveiligheid)	SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden op het gebied van Verkeer en Vervoer
DVM	dynamisch verkeersmanagement	VERDI	Verkeer en Vervoer: Regionaal, Decentraal en Integraal (convenant voor decentralisatie)
GAS	Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol	Verkeer.advies	Uitvoeringsorganisatie voor mobiliteitsmanagement van ROA, Provincie Noord-Holland en Kamer van Koophandel Amsterdam
GAZO	Gebiedsgewijze Aanpak Amsterdam Zuidoost	Vinex	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (en de daaruit voortvloeiende nieuwbouwwijken)
GDU	gebundelde doeluitkering (subsidie van het Rijk, sinds 2005 BDU)	ZSM	Zichtbaar, slim en meetbaar (Rijksprojecten, vooral spitsstroken op hoofdwegenet)
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer		
HSL	hogesnelheidslijn		
IBO	Interdepartementale Beleidsonderzoek		
ICES	Interdepartementale Commissie inzake het Economisch Structuurbeleid (aardgasbaten)		
IJsei	IJzide Stationseiland (projecten aan de IJzide van Amsterdam Centraal)		
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (overzicht van Rijksprojecten)		
NS	Nederlandse Spoorwegen		
OM	Openbaar Ministerie		
OV	openbaar vervoer		
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag (van het Centraal Bureau voor de Statistiek)		

## Colofon

Uitgave	Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) Postbus 626 1000 AP Amsterdam Telefoon 020 - 527 37 00 <a href="http://www.roa.nl">www.roa.nl</a>
Eindredactie	ROA, RVVP - projectteam MMA, Rotterdam
Fotografie	Maarten van de Velde
Cartografie	Geo en Vastgoedinformatie, Landmeten en Kartografie,
Ontwerp	Frissewind visuele_communicatie (BNO), Amsterdam
Druk	PlantijnCasparie Capelle a/d IJssel

Amsterdam, maart 2005



Zestien gemeenten samen voor bereikbaarheid, leefbaarheid  
en economische ontwikkeling.

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

Postbus 626  
1000 AP Amsterdam  
Telefoon 020 - 527 37 00  
Telefax 020 - 527 37 77  
[www.roa.nl](http://www.roa.nl)