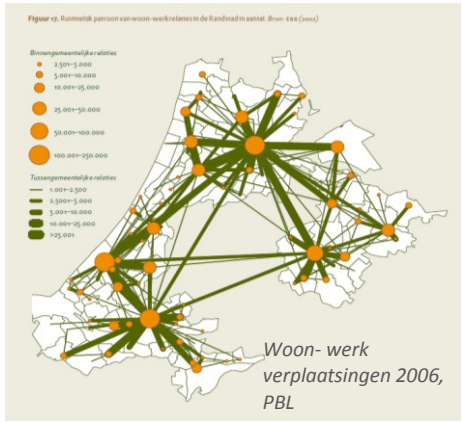
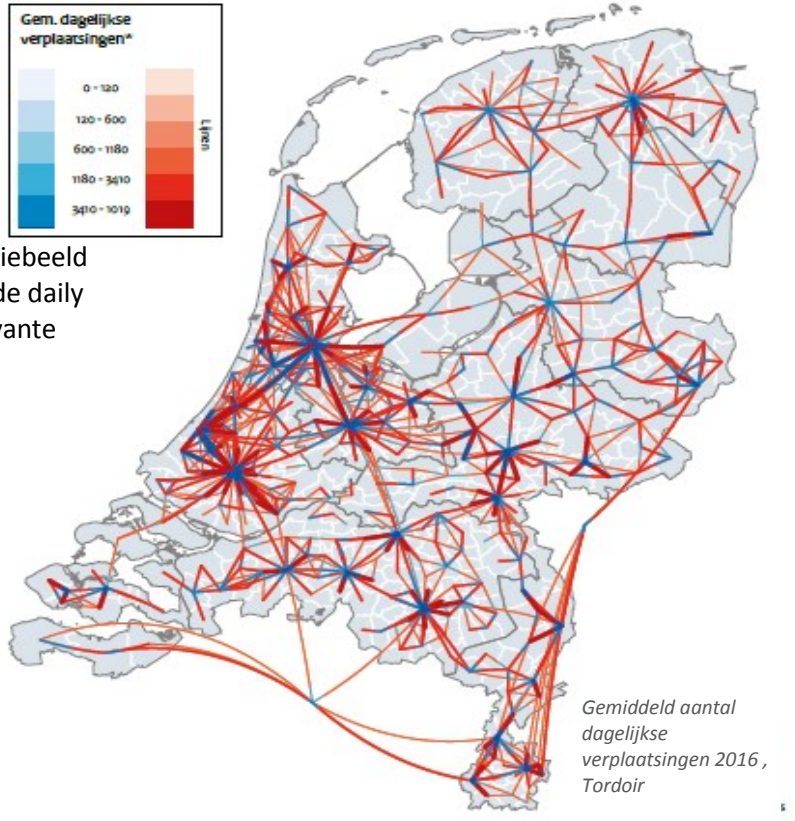


Regionale reizigersbehoefte centraal

De regionale OV opgaven binnen Noord-Holland en Flevoland zijn vervlochten met de binnenstedelijke OV opgaven binnen het kerngebied van Amsterdam en versterken deze.

Het PBMA zet bij het opstellen van het regionale OV Ambitiebeeld de regionale reizigers-behoefte centraal door de focus op de daily urban systems te leggen en voorrang te geven aan de relevante reizigersstromen boven de incidentele reizigers.



Samenhang regionale en landelijke opgaven

Door onnodige doorkoppelingen weg te halen en door integraal naar het spoornetwerk rond Amsterdam te kijken kunnen de regionale oplossingsrichtingen ruimte creëren op het drukbezette hoofdrailnet voor de interregionale en (inter)nationale opgaven vanuit de andere niveaus en het goederenvervoer. Door de prominente positie van een aantal knooppunten (Amsterdam CS, Amsterdam-Zuid en Schiphol) voor de (inter)nationale schaalniveaus hebben de regionale opgaven een sterke relatie met het landelijke OV netwerk en het functioneren daarvan. Een robuuste en toekomstvastе oplossing voor het regionale OV systeem binnen Noord-Holland en Flevoland kan een oplossend vermogen hebben voor de nationale opgaven. Ook de verbindingen met andere landsdelen, vooral de aangrenzende, zijn voor de regio van belang (verbindingen naar o.a. Den Haag, Leiden, Rotterdam, Utrecht en Zwolle).

Na het opstellen van het Nationale OV Toekomstbeeld 2040 en de doorvertaling daarvan in het OV Ambitiebeeld NH – FL gaat het PBMA aan de slag met het opstellen van een adaptief uitvoeringsprogramma. Dit in goede samenwerking met deskundigen vanuit de vervoer- en beheerbedrijven, met I&M, de Noord-Hollandse en Flevolandse gemeenten en de omliggende regio’s. De voorkeur voor het integrale netwerkperspectief binnen de regio is een kanteling in het denken over de samenhang van het OV systeem en vraagt aanpassingen in de governance daarvan. Het PBMA verkent graag met I&M hoe een actieve samenwerking vormgegeven kan worden. Voorbeelden hiervan zijn te zien in andere Europese metropolen.

Op basis van het unieke, vernieuwende en gezamenlijke landelijke proces rond het OV Toekomstbeeld zien wij dat er grote OV investeringen nodig zijn om de mobiliteit binnen Nederland tot 2040 te borgen, dit geldt ook voor onze regio. Wij begrijpen dat dit in deze tijd duidelijke keuzes vraagt. Het integratienetwerk biedt door betere benutting van de spoornetwerken kansen deze extra investeringen zo efficiënt mogelijk te laten zijn.

Door de regionale reizigersbehoefte centraal te stellen brengen wij focus aan en maken keuzes die nodig zijn om onze regio (Noord-Holland en Flevoland met het kerngebied van de MRA) bereikbaar en leefbaar te houden door OV-producten te ontwikkelen die goed aansluiten op de verschillende behoeften van de relevante reizigersstromen en bijdraagt aan de ruimtelijke doorontwikkeling en internationale economische concurrentiekracht.

NB: Het integrale netwerkperspectief is de regionale inbreng voor het landelijke proces, opgesteld in een intensief proces en in deze fase niet onderbouwd met vervoerwaardenanalyses. Het gaat nu om de gedachtegoed achter het integrale perspectief waarbij de behoeften van de relevante reizigers centraal gezet worden en niet een exploitatiemodel per OV-vervoerwijze. Het PBMA heeft er daarom bewust voor gekozen dit als Ambitiebeeld en niet als Streefbeeld uit te werken. Na het confrontatieproces tussen de uitwerkingen van de verschillende schaalniveaus tot een Nationaal OV Toekomstbeeld zal duidelijk zijn of er nog aanpassingen binnen het regionale ambitiebeeld nodig zijn. Wanneer het eindbeeld duidelijk is, kan het Ambitiebeeld NH-FL verder uitgewerkt worden. Dan zullen diepgaande vervoeranalyses volgen en zal ook onderzocht worden op welke manier een integratieslag gerealiseerd kan worden (denk aan technische- en veiligheidsaspecten), waarbij het beter benutten van de bestaande spoorinfra het uitgangspunt zal zijn. Er zal een adaptief programma worden opgezet, dat voldoende flexibiliteit en ruimte geeft voor experimenten. Inliggende gemeenten zullen hier een rol in krijgen en dan zal ook aandacht zijn voor specifieke regionale ambities.

METROPOLREGIO AMSTERDAM

OV Ambitiebeeld 2040 voor heel Noord-Holland en Flevoland

De decentrale overheden uit de Noordelijke Randstad hebben zich verenigd in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en willen hun gebied concurrerend, innovatief en leefbaar houden. Hiervoor is het essentieel dat de regio goed bereikbaar is, zowel regionaal als (inter)nationaal.

De partners binnen het bestuurlijke Platform Bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (PBMA) hebben als inbreng voor het landelijke traject *OV Toekomstbeeld 2040* een regionaal OV Ambitiebeeld 2040 opgesteld voor heel Noord-Holland en Flevoland, met betrokkenheid van de spoorsector en regionale vervoerders en inbreng van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) en lokale overheden. Dit ambitiebeeld is de regionale inbreng voor het nationale OV Toekomstbeeld 2040 dat in de tweede helft van 2016 wordt opgesteld en dient gezien te worden als bijdragen in de landelijke discussie.

De weg naar een Nationaal OV Toekomstbeeld 2040

Onder regie van I&M wordt samengewerkt aan een Nationaal OV Toekomstbeeld 2040: een gedeelde visie van overheden, vervoerders en de infrabeheerder op het gehele OV systeem in Nederland waarbij de reiziger centraal staat.

Het OV Toekomstbeeld wordt opgebouwd uit 4 ‘schaalniveaus’ die allemaal volgens een uniforme systematiek opgesteld worden. I&M heeft aan NS gevraagd schaalniveau 1 en 2 te trekken en de regio’s gevraagd hun eigen schaalniveau (4) op te stellen. Door de verschillende uitwerkingen te koppelen zal een nationaal toekomstbeeld ontstaan.

In de systematiek is niet het huidige OV systeem als uitgangspunt genomen, maar de ruimtelijk-economische ontwikkeling gekoppeld aan de innovatie in het verkeer en vervoer en is los van de huidige concessieschotten naar het totale OV systeem gekeken (trein, metro, tram en bus).

OV Ambitiebeeld 2040 NH - FL: een integraal netwerkperspectief

Het PBMA heeft als OV Ambitiebeeld 2040 gekozen voor een integraal netwerkperspectief dat het eigen daily urban system en de deur-tot-deur verplaatsing centraal stelt. Bij het opstellen van dit ambitiebeeld is integraal naar het totale OV systeem gekeken en de verplaatsingsbehoefte van de relevante reizigersstromen. Binnen het integrale netwerkperspectief wordt ook integraal gekeken naar het rendement van het totale systeem. Dit leidt tot gebied specifieke keuzes, waarbij drie opgaven te onderscheiden zijn.

Metropolitane opgave

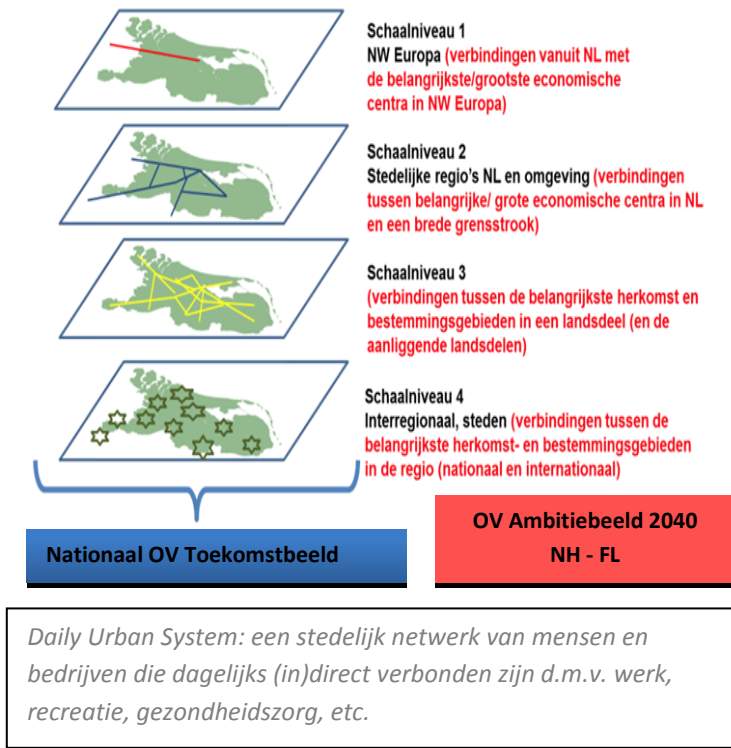
De regionale verplaatsingsbehoefte staat hierin centraal, die sterk op Amsterdam is gericht. Door de regio te verbinden met de Amsterdamse binnenstad, en waar mogelijk en wenselijk in te zetten op een geïntegreerd (spoor)netwerk, is een hoogwaardige doorontwikkeling van het OV in het kerngebied van de metropool Amsterdam denkbaar. Dit versterkt de bereikbaarheid, agglomeratiekracht en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Er wordt gedacht aan een comfortabel lightrailproduct, rijdend in hoge frequenties en die, gebruikmakend van het spoor- en metronet en lokaal spoor, regionale kernen verbindt met bestemmingen binnen Amsterdam. Dit doet recht aan de behoefte van de reizigers die niet het treinstation als eindbestemming hebben, maar locaties in de stad. Hierdoor wordt het gehele spoornet beter benut, waardoor ook ruimte ontstaat voor bovenregionale, (inter)nationale verbindingen en/of goederenvervoer.

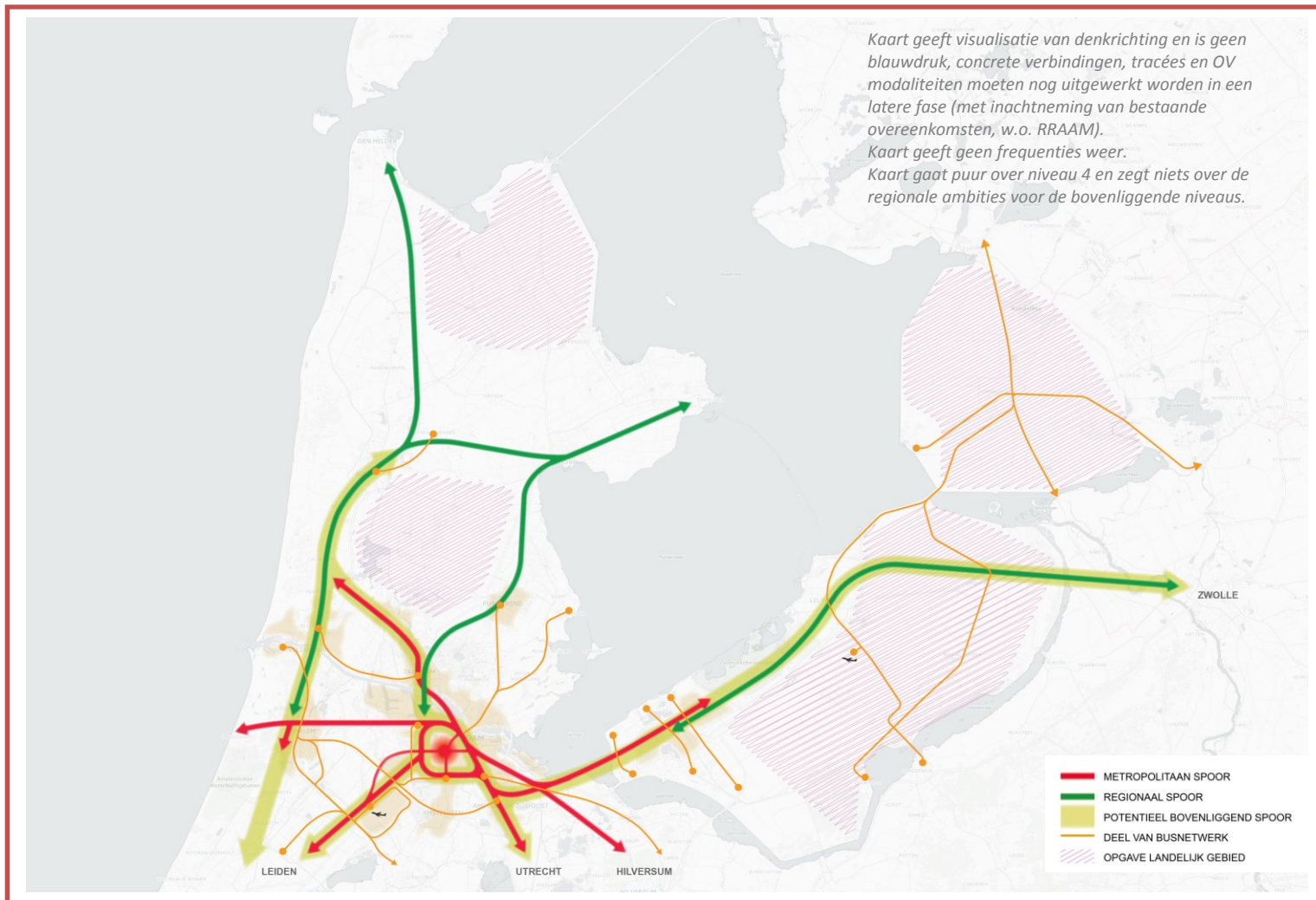
Regionale opgave

Buiten het metropolitane kerngebied wordt eveneens uitgegaan van het daily urban system. Dit betekent dat de huidige lange IC-lijnen, die veelal uit pragmatische doorkoppel overwegingen ontstaan zijn, vervangen worden door een efficiënter treinproduct, waarbij de behoefte van de regionale reiziger centraal staat. In de Kop van Noord-Holland en in delen van Flevoland rijdt in het ambitiebeeld een flexibeler treinproduct waar het onderliggende busnetwerk goed op aangesloten wordt. Dit treinsysteem pendelt frequent naar knooppunten die goed verbonden zijn met het kerngebied rond Amsterdam. Het reistijdnadeel van een extra overstap naar Amsterdam wordt gecompenseerd door de hoogfrequente bediening en de doorkoppelingen binnen Amsterdam.

Opgave voor het landelijk gebied

Waar het busnetwerk onder druk staat, worden nieuwe vervoerketens gestimuleerd, gericht op de regionale knooppunten.

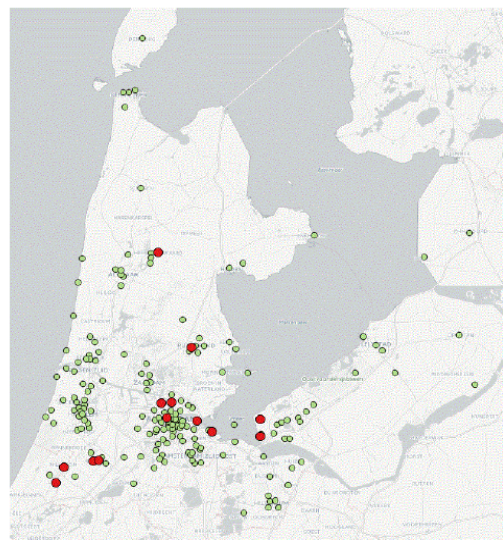




Ruimtelijk-economische invalshoek

Na analyses van de ruimtelijk-economische concentraties is bepaald waar voldoende massa zit om een OV systeem op in te richten (woon, werk, attractie).

Concentratiepunten Noord-Holland en Flevoland
Groen: 2016
Rood: nieuwe concentraties in 2040



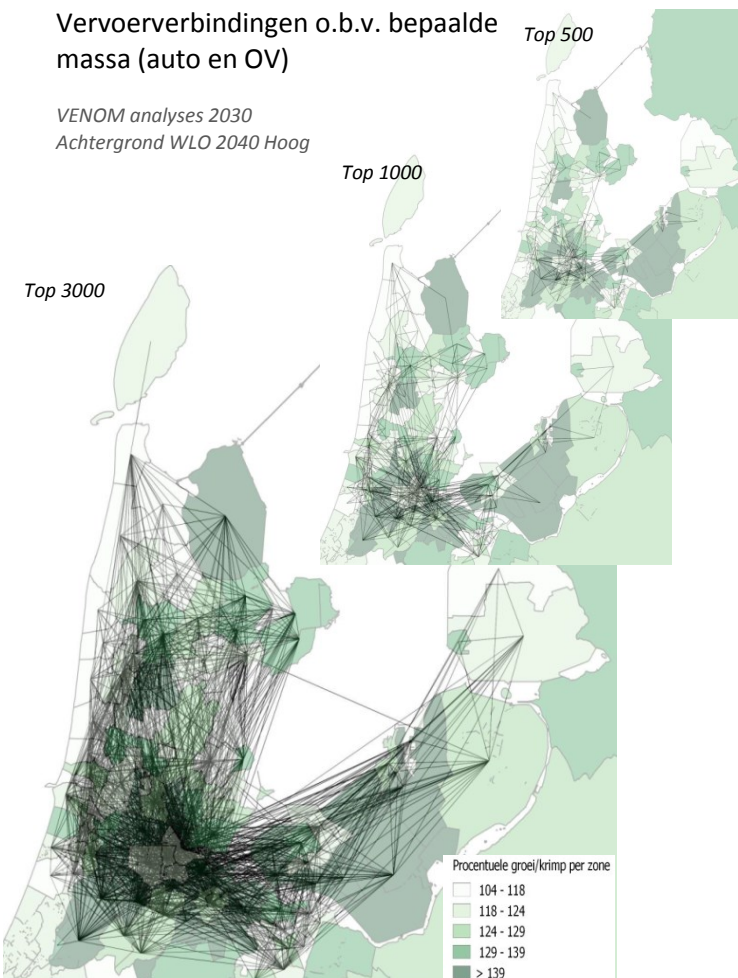
De WLO scenario's voor 2040 geven aan dat de regio blijft groeien. In scenario Laag is er in beperkte delen van de van de regio sprake van krimp en stagnatie. In scenario Hoog groeit de hele regio.

In beide scenario's zijn de ontwikkelingen niet gelijkwaardig verdeeld over de regio. Het stedelijke gebied in en rond Amsterdam blijft het meest groeien. Beide scenario's geven een beeld waarin de drukke gebieden in de regio drukker worden en de dun bevolkte gebieden minder snel groeien.

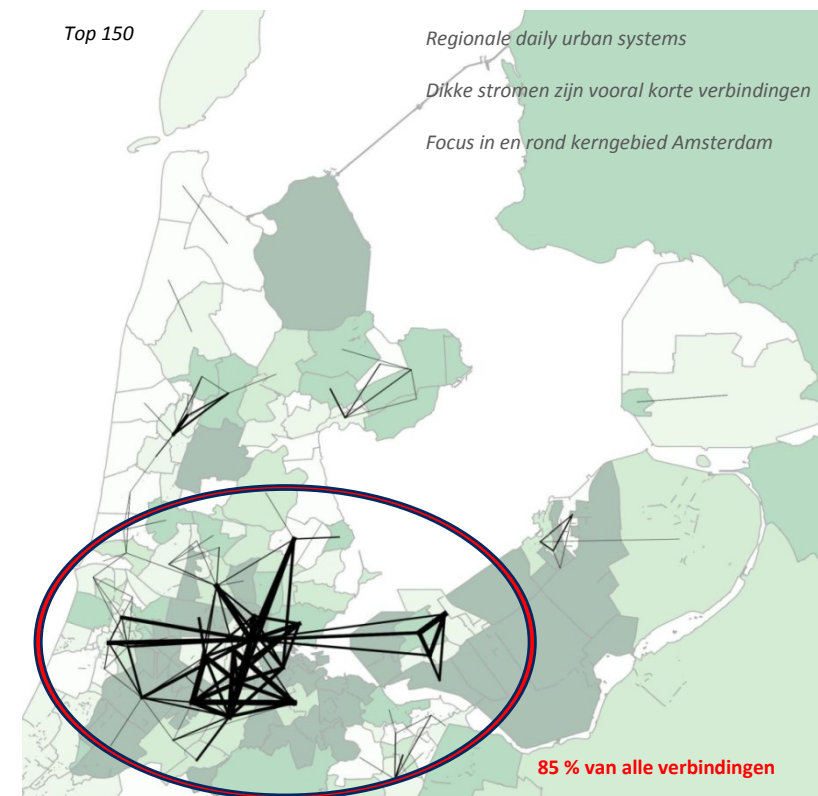
Regionale verplaatsingen

Vervoerverbindingen o.b.v. bepaalde massa (auto en OV)

VENOM analyses 2030
Achtergrond WLO 2040 Hoog



Top 150



Regionale daily urban systems

Voor 2040 wil het PBMA inzetten op technologische ontwikkeling op het gebied van zelfsturende voertuigen. Het PBMA ziet hierin een oplossend vermogen voor het OV in de minder verstedelijkte gebieden. In druk verstedelijkte gebieden als Amsterdam is 'mass transit' noodzakelijk. Dergelijke systemen borgen de leefbaarheid van de omgeving op een duurzame manier en ontzien de weginfrastructuur en ruimte.

Binnen Noord-Holland en Flevoland en met het kerngebied rond Amsterdam heeft de regio te maken met verschillende ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de daarmee samenhangende potentiële gebruik voor het OV. Het PBMA wil binnen de hele regio een aantrekkelijk OV product aanbieden dat goed aansluit bij de relevante regionale reizigersbehoeften.

De analyses tonen aan dat de daily urban systems in Noord-Holland en Flevoland bestaan uit dikke stromen op kortere verplaatsingen met vanuit de stedelijke gebieden een focus op andere stedelijke gebieden (ook interregionaal). De niet-stedelijke gebieden laten een meer verspreid beeld zien. Het grootste gedeelte van de verplaatsingen binnen Noord-

