

Mobiliteit hoger op politieke agenda

Mobiliteit moet hoger op de politieke agenda. Dat is de **HARTEKREET** van Alex Colthoff, adjunct-directeur van de Vervoerregio Amsterdam. Hij ziet de komende jaren enkele forse **UITDAGINGEN**, zowel op het gebied van parkeren (**AUTO EN FIETS**) als op het gebied van OV.

'De Vervoerregio Amsterdam is niet een OV-organisatie zoals veel mensen denken'

Alex Colthoff is adjunct-directeur van de Vervoerregio Amsterdam, een formeel samenwerkingsverband van 15 gemeenten in de regio Amsterdam. "We zijn in deze vorm op 1 januari 2017 formeel ingesteld door het Rijk en hebben ook een wettelijke verplichting om op het gebied van verkeer en vervoer samen te werken. Van het Rijk hebben we een budget gekregen van gemiddeld 400-450 miljoen euro per jaar om die samenwerking te accommoderen." De Vervoerregio Amsterdam is een voortzetting van een van de zeven stads-

regio's, die voor 2017 bestonden en zich naast Verkeer en vervoer ook verplicht bezighielden met Economie, Volkshuisvesting, Wonen en tot 2015 Jeugdzorg. Vervoerregio Amsterdam is naast de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de enige stadsregio die sinds 2017 hun bevoegdheden op het gebied van Verkeer en vervoer hebben behouden. De overige bevoegdheden zijn afgestoten en naar andere instanties overgegaan.

BREED REGIONALE MOBILITEIT FACILITEREN

De Vervoerregio Amsterdam moet het regionaal verkeer en vervoer, c.q. de regionale mobiliteit faciliteren in de brede zin van het woord. "Wij zijn dus niet een OV-organisatie zoals veel mensen denken. Het staat ons Algemeen Bestuur vrij om het budget binnen verkeer en vervoer te besteden zolang we daarmee maar het brede mobiliteitsbeleid goed faciliteren. Dat zou in theorie betekenen dat we ook bijvoorbeeld iedereen een fiets kunnen geven om zo de mobiliteit te bevorderen. Wel focussen we ons op een aantal zaken: zo is het verkeer op het hoofdwegennet primair een verantwoordelijkheid van het Rijk, al zullen we indien nodig wel ondersteunen. Ook houden we ons niet bezig met de luchtvaart met uitzondering van de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. En we houden ons niet bezig met het allerlaagste schaalniveau zoals verkeer binnen voetgangersgebieden."



Vervoerregio
Amsterdam



De 15 gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam.

Hoewel de Vervoerregio Amsterdam zich niet bezighoudt met de infrastructuur van rijks- wegen, heeft de Vervoerregio wel samen met gemeenten, provincie en het Rijk de 'Netwerkvisie 2020 Noord-Holland; per saldo beter' gemaakt. "Daarin worden afspraken gemaakt om het wegennet zo optimaal mogelijk te gebruiken. Zo is er bijvoorbeeld al vijftien jaar geleden afgesproken dat de A10 altijd moet blijven functioneren, omdat het als het ware een levensader van het gebied is. In die Netwerkvisie zit ook een project, waarin we als Vervoerregio participeren, de Praktijkproef Amsterdam. Daarbij kijken we of er slimme systemen zijn te ontwikkelen, waarbij voertuigen praten met verkeersregelininstallaties om zo te zien waar nog rek in je netwerk zit. Zodat je met minimale investeringen toch maximale capaciteit kunt faciliteren. Verder zijn we vaak intermediair tussen provincie, Rijk en gemeenten. Daarin heeft de Vervoerregio Amsterdam dus duidelijk een toegevoegde waarde."

GROTE UITDAGINGEN

Colthoff ziet een aantal ontwikkelingen waar de Vervoerregio op zal moeten inspelen. De eerste is de enorme ontwikkeling van de bevolkingsgroei in het gebied. "Dat vertaalt zich in eerste instantie in forse woningbouwclaims. Met als focus of er voldoende locaties zijn en voldoende handjes om de woningen te bouwen. Een van de onbelichte aspecten is daarbij de bereikbaarheid. In dit gebied willen we tien procent aan nieuwe woningen bouwen, een opgave van 300.000 tot 400.000 woningen in dit gebied plus Almere dat in het verleden ook tot de stadsregio behoorde. Idealiter zou het betekenen dat er ook tien procent extra bereikbaarheid wordt gerealiseerd. Maar dat zie ik op dit moment niet gebeuren. Die situatie wordt nog verergerd door het feit dat het realiseren van woningen een aantal jaren kost, maar dat het realiseren van substantiële infrastructuur dat tempo niet bijhoudt. Kijk alleen maar eens hoe lang het heeft geduurd voordat de Noord-Zuidlijn er was. Over een metrolijn doen we gemiddeld 20 tot 25 jaar. Terwijl een woonwijk gemiddeld in 5 jaar wordt gebouwd. Dat betekent dat je dus heel vroeg aan de gang



Alex Colthoff bij de halte Noord van de Noord-Zuidlijn.

moet gaan met substantiële infrastructuur om de bouwopgave bij te kunnen houden. En dat er drie tandjes bij moeten om de noodzakelijke woningbouwopgave bij te houden. In geld en in tempo maken. Bottlenecks daarbij zijn de hoge kosten. Zo kost een mogelijke nieuwe Oost-West metrolijn naar schatting enkele miljarden. Ondanks de hoge kosten is het toch wenselijk om verbindingen te realiseren. Het eerstvolgende grote project waar we op willen inzetten is het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol."

BOTTLENECK

Hij noemt nog een bottleneck: "Je hebt niet te maken met één individuele partij die het moet gaan doen, zoals vaak in het buitenland. In Nederland zijn we als Vervoerregio afhankelijk van andere partners, in ons geval vaak het Rijk en de gemeente Amsterdam. Het Rijk wil soms best wel, maar heeft er mee te maken dat alle budgetten voor verkeer en vervoer

'De Vervoerregio Amsterdam heeft als intermediair tussen provincie, Rijk en gemeenten duidelijk een toegevoegde waarde'

**'Voor ons zijn
P+R's goede
instrumenten
om de koppeling
parkeren en OV
goed te faciliteren'**

tot 2028 vastliggen." Hij noemt nog een aspect dat hem zorgen baart. "De aandacht op nationaal en internationaal niveau voor mobiliteit en met name de financiële consequenties daarvan – namelijk dat er meer geld moet naar bereikbaarheid – staat niet hoog op de politieke agenda. In landelijke verkiezingscampagnes speelt het amper een rol." Hij heeft wel een verklaring: "We hebben de afgelopen jaren een aantal zaken goed opgelost. Nu dreigt echter de wet van de remmende voorsprong in werking te treden. En ik vraag me af of de overheid wel voldoende in de picture heeft wat maatschappelijke en technische ontwikkelingen zoals de komst van de zelfrijdende auto en de doorbraak van de elektrische fiets voor invloed hebben op het beleidsterrein mobiliteit." Om daar verandering in te brengen moet volgens Colthoff allereerst het probleem duidelijk worden gemaakt en het perspectief wat er verkeerd gaat worden geschetst als er niet of niet voldoende wordt ingegrepen.

MOBIEL EN ACTIEF

Hij noemt nog een tweede ontwikkeling. "De bevolking neemt niet alleen toe, maar blijft ook tot op veel hogere leeftijd mobiel en actief. Enerzijds omdat mensen gezonder blijven en actiever erop uittrekken. En anderzijds omdat mensen langer zelfstandig blijven wonen en dus een eigen mobiliteitspatroon blijven houden." Het brengt hem bij een derde ontwikkeling die ontwikkeling van mobiliteit versterkt: "Het kopen via internet zorgt voor een toename van wagens die de bestelde spullen afleveren."

Als laatste ontwikkeling noemt Colthoff de nieuwe vormen van mobiliteit en de nieuwe elementen daarin. "Dat is ingewikkeld omdat

we daarbij niet kunnen terugvallen op ontwikkelingen uit het verleden. En dus niet kunnen voorspellen of bijvoorbeeld vanwege kopen via internet de totale mobiliteit toeneemt. Toch moeten we er rekening mee houden, want over tien jaar moet de infrastructuur wel op orde zijn. Dus moet er vanuit het Rijk extra geld naar mobiliteit gaan." Een andere oplossing zouden externe financiers kunnen zijn.. "Er wordt al lang over gesproken om hen te laten investeren in bijvoorbeeld metroverbindingen. Ik vind dat hier beter naar gekeken moet worden. Kan het wel of niet?"

VERLENGD LOKAAL BESTUUR

De Vervoerregio Amsterdam is een verlengd lokaal bestuur, wat betekent dat wat de gemeenten gezamenlijk willen uitgangspunt is voor het beleid van de Vervoerregio. "Dat betekent bijvoorbeeld dat als Amsterdam auto's uit de binnenstad wil weren, wij in verband met de bereikbaarheid andere modaliteiten moeten gaan aanbieden. Dus het OV verbeteren. Daar hebben we sowieso een grote centrale rol in want als Vervoerregio geven we de OV-concessies – met een looptijd van zes tot tien jaar – uit en investeren we in de infrastructuur. Daarbij gaat het om vier gebieden: Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Waterland en Zaanstreek. Dat betekent dat wij de wens van de gemeenten vertalen in het programma van eisen voor zo'n concessie." De Vervoerregio Amsterdam kan gemeenten ook helpen met het aanleggen of weghalen van parkeerplaatsen. "Daarbij gaat het niet zozeer om het realiseren van straatparkeerplaatsen, maar wel om het verplaatsen van straatparkeerplaatsen naar een garage. Wij kunnen dan co-financieren."

Ook bij P+R-terreinen, waar het verkeer naar



Missie: Verbinden



Visie: Verbeteren en versterken



Ambitie: Optimale bereikbaarheid

Project	Bijdrage VRA	Oplevering	Gemeente
Fietsenstalling Beursplein	€ 2.736.496,-	2018	Amsterdam
Fietsenstalling Strawinskyalaan	€ 3.225.000,-	2018	Amsterdam
Fietsenstalling Ceintuurbaan (NZL)	€ 1.601.225,-	2018	Amsterdam
Fietsenstalling Mahlerplein	€ 9.405.126,-	2016	Amsterdam
Fietsenstalling Noord (NZL)	€ 3.817.000,-	2018	Amsterdam
Fietsenstalling Eerste Jan van der Heijdenstraat (NZL)	€ 714.000,-	2018	Amsterdam
Fietsenstalling RAI	€ 1.697.866,-	2019	Amsterdam
Fietsenstalling Amstel	€ 2.765.576,-	2019	Amsterdam
Fietsenstalling Centrum Purmerend	€ 93.218,-	2017	Purmerend
Totaal	€ 25.695.507,-		
Innovaties (HBF, in- en uitchecksysteem)	€ 975.458,-	2018	Amsterdam, Zaanstad
Fietsverwijssysteem	€ 208.500,-	2018	Amsterdam
Totaal Innovaties	€ 1.183.958,-		
EK (studie en ontwerpkosten met ProRail)	€ 695.742,-	-	Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmermeer
Exploitatie	€ 454.365,-	-	Amsterdam
Totale uitgaven	€ 28.029.572,-		

Uitgaven aan inparking en ondergronds fietsparkeren van de Vervoerregio Amsterdam over de laatste vijf jaar.

VERVOERREGIO AMSTERDAM

De Vervoerregio Amsterdam is een formeel samenwerkingsverband van 15 gemeenten in de regio Amsterdam: Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad.

De missie van de Vervoerregio Amsterdam is verbinden. De organisatie zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio, waarbij samen met mede-overheden, onderwijs- en kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven innovatieve oplossingen worden gezocht voor de mobiliteitsopgaven. Daarbij is de visie om zich te richten op meer mogelijkheden voor fiets- en OV-gebruik, het verbeteren van het vervoer over de weg, smart mobility en het stimuleren van emissievrij vervoer. De Vervoerregio Amsterdam heeft als ambitie om de best bereikbare stedelijke regio van Nederland te zijn.

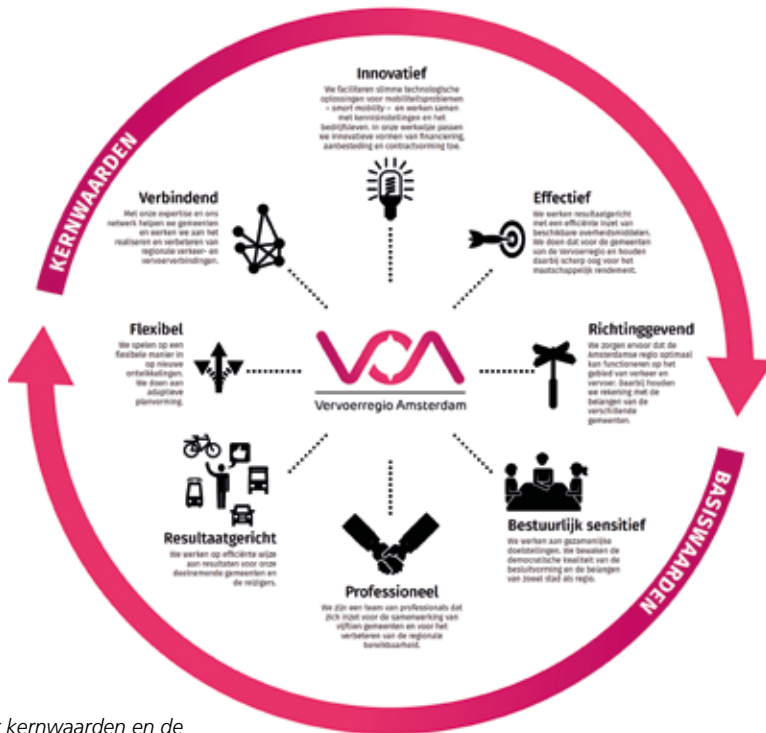
de binnenstad wordt afgevangen, kan de gemeente cofinancieren. "Wij zetten ons er dan voor in dat er ook goede vormen van OV naartoe gaan. En dat gaat goed. Momenteel hebben we een aantal P+R-locaties die het goed doen. Zoals P+R Zeeburg die al in twee stappen in capaciteit is uitgebreid. Ook bij de halte Noord van de Noord-Zuidlijn wilden we vanaf het begin een P+R. Zodat je, als je uit het noorden komt, daar kunt overstappen, waardoor je in 4 minuten op Amsterdam CS bent. Voor ons zijn P+R's goede instrumenten om de koppeling parkeren en OV goed te faciliteren." Sinds de opening van de Noord-Zuidlijn is ook de P+R Noord in gebruik, met 442 plaatsen, waarvan 16 voor het opladen van elektrische auto's en 14 invalidenplekken.

HOOGWAARDIGE TRAMVERBINDING

Een van de projecten waarmee de Vervoerregio Amsterdam momenteel bezig is, en waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheid van een P+R, is de ombouw van de Amstelveenlijn, lijn 51. "Momenteel ga je via een sneltram via het oude metrosysteem van Amsterdam CS naar Amstelveen Westwijk. We gaan deze lijn nu afkoppelen van het metronetwerk, omdat het in feite een tramlijn is. En het verstorend kan werken voor je metronetwerk, ook voor de Noord-Zuidlijn. De Amstelveenlijn wordt nu een hoogwaardige tramverbinding. Vergelijkbaar met de IJ-tram, een tram op een eigen vrije baan, los van het andere verkeer."

Colthoff zou graag willen dat de Vervoerregio Amsterdam ook zeggenschap zou hebben over

'Over een metrolijn doen we gemiddeld 20 tot 25 jaar. Terwijl een woonwijk gemiddeld in 5 jaar wordt gebouwd'



De vier kernwaarden en de vier basiswaarden van de Vervoerregio Amsterdam.

de OV op het zware spoor, de trein en de rails. "Wij denken dat daar nog veel mogelijkheden zijn om mobiliteit op een goede manier te faciliteren. Nu geeft het Rijk de concessie voor het zware spoor uit, wij zouden dat in deze regio graag zelf doen. Ook omdat de NS-stations focuspunten zijn waar OV plaatsvindt."

FIETSPARKEREN

Een belangrijke uitdaging voor de Vervoerregio Amsterdam is het fietsparkeren. "Dat wordt alleen maar meer. Je ziet enerzijds dat de fiets in het mobiliteitsgebeuren steeds populairder wordt, nog even afgezien van ontwikkelingen zoals de e-bike. Anderzijds zie je dat het parkeren van de fiets een steeds groter probleem wordt. In de grote stad, maar ook in de kleinere gemeenten."

Complicerende factor daarbij is dat fietsers lastig te sturen zijn. Colthoff: "Ik praat uit eigen ervaring. Bij ons kantoorpand hebben we een mooie inpandige fietsstalling. Toch stalt een groot deel van het personeel de fiets gewoon op straat. De fietser is duidelijk de grootste anarchist in het mobiliteitsgebeuren. Toch zullen we fietsparkeren goed moeten accommoderen, want op deze manier past het niet meer in de openbare ruimte. En daarbij is ook handhaving

van belang. We investeren momenteel ook fors in allerlei hoogwaardige fietsenstallingen (zie tabel), zoals bijvoorbeeld op het Beursplein en 20.000 plekken rond Amsterdam CS. Daarmee vervalt het argument dat er geen alternatieven zijn. Bovendien is de eerste 24 uur vrijwel altijd gratis."

De investeringen voor fietsenstallingen zijn niet rendabel te maken. Toch moeten ze vanwege de openbare ruimte en de mobiliteit gedaan worden, aldus Colthoff. "Bovendien levert het geld en milieuwinst op wanneer mensen kiezen voor de fiets in plaats van voor het OV, want elk OV-ritje kost 50 cent aan subsidie. En het levert winst op in CO2-uitstoot en helpt om duurzaamheidsdoelstellingen te behalen."

DUURZAAMHEID

Op het gebied van duurzaamheid heeft de Vervoerregio Amsterdam de afgelopen jaren flinke stappen gemaakt. Colthoff: "Bij Amstelland-Meerlanden is per 1 januari 2018 een nieuwe concessie gestart. Connexxion won de aanbesteding mede omdat ze in het gebied 100 elektrische bussen laten rijden, een aantal dat de komende jaren gaat oplopen tot 250." Het brengt Colthoff op een andere uitdaging. "Wat is de impact van de groei van het aantal elektrische auto's op je parkeerregime? Als er over ruim tien jaar amper meer benzineauto's zijn is CO2-uitstoot geen argument meer. Je hebt hoe dan ook meer laadpunten nodig. Los van de vraag dat er misschien wel vanaf een smart grid zal worden geladen. Ik vind dat de overheid ook moet accepteren dat je bij dit vraagstuk met een grotere onzekerheidsmarge en een kleinere afschrijvingstermijn te maken krijgt."



Fietsstalling Beursplein.

'We investeren momenteel fors in allerlei hoogwaardige fietsenstallingen'