

MOBILITEITSVISIE ALMERE 2020-2030:

VERDER BOUWEN OP DE STERKE BASIS DIE ALMERE HEEFT

Vastgesteld in de
raadsvergadering van
17 september 2020

Almere 2020

Gemeente Almere



VOORWOORD

Werk, school, sporten, winkelen, uitgaan of vrienden en kennissen bezoeken. Mensen verplaatsen zich om allerlei redenen en willen dat snel, veilig en comfortabel doen. Een goede infrastructuur (voet- en fietspaden, wegen en busbanen) is daarvoor belangrijk. Almere heeft dat goed voor elkaar met haar grotendeels gescheiden vervoerssysteem. Auto's kunnen overal in de stad gemakkelijk komen, het openbaar vervoer bedient veel meer mensen dan in andere steden en fietsers hebben vrijwel overal de luxe van vrij liggende fietspaden. Het vervoerssysteem van Almere heeft binnen Nederland een onderscheidend hoge kwaliteit. Als Almeerders kunnen we daar trots op zijn.

Tegelijkertijd is verbetering mogelijk. We willen bijvoorbeeld dat fietsers en reizigers in de bus zich overal en altijd veilig voelen, ook in de avonden. Daarnaast zien we dat in bepaalde wijken sprake is van parkeerproblemen. Ook willen we dat onze mobiliteit duurzamer wordt. We leggen door ons te verplaatsen een stevige druk op onze omgeving. Infrastructuur vraagt ruimte en het gebruik van auto's, bussen en scooters zorgt voor luchtverontreiniging, CO₂-uitstoot en geluidsoverlast. Het overgrote deel van de auto's rijdt nog op benzine of diesel; een deelauto is nog nauwelijks te vinden.

Voor u ligt de Mobiliteitsvisie Almere 2020-2030. Deze visie vertelt hoe we het vervoerssysteem nog beter willen laten werken en hoe we het systeem willen verduurzamen. Het is een verhaal over betere wandel- en fietsverbindingen, over snel openbaar vervoer en over autovervoer dat minder gebruik maakt van fossiele brandstoffen en meer van bijvoorbeeld elektriciteit of waterstof.

Een Almeerse mobiliteitsvisie kijkt niet alleen naar vervoer binnen Almere. Veel Almeerders gaan met de auto of het openbaar vervoer naar hun werk buiten de stad. Door de verbreding van de A1 en A6 en de aanleg van de Hanzelijn is de bereikbaarheid van Almere in de afgelopen 10 jaar sterk verbeterd. Probleem is echter dat veel plaatsen van bestemming steeds minder goed bereikbaar zijn met de auto. Het openbaar vervoer is soms een goed alternatief, maar de frequentie is niet altijd hoog en niet alle steden in de omgeving zijn vanuit Almere even gemakkelijk met trein en/of bus bereikbaar.

In deze visie presenteren we onze ambities om te zorgen dat het vervoerssysteem van Almere van onderscheidende kwaliteit blijft. We investeren in knelpunten, schetsen hoe we met mobiliteit omgaan in een groeiende stad en laten zien wat we moeten doen om ons systeem te verduurzamen. We hebben opgeschreven wat we willen bereiken, maar ook wat we daarvoor gaan doen. We realiseren ons dat deze investeringen geld kosten. Voor een deel hiervan is al geld vrijgemaakt in de begroting, maar voor een deel nog niet. Op het moment van schrijven van deze visie is de financiële ruimte van de gemeente Almere beperkt, net als in veel andere gemeenten. Dat betekent dat we waarschijnlijk niet voor alle ambities voldoende geld hebben. We moeten elk jaar opnieuw keuzes maken: waarin investeren we wel en waarin niet?

Als college vinden we het belangrijk om in kaart te brengen waar we op mobiliteitsgebied naartoe willen. Ten eerste omdat we daarmee als gemeenteraad en college samen het gesprek aan kunnen gaan over welke investeringen het meest belangrijk voor de stad zijn. Ten tweede kunnen we slim inspelen op kansen die zich aandienen, bijvoorbeeld bij groot onderhoud in een wijk. Ten derde kunnen we hierdoor inspelen op kansen wanneer toch ineens meer geld beschikbaar komt dan we nu voorzien.

Namens het college van B en W,

Julius Lindenberg
Wethouder mobiliteit

Jan Hoek
Wethouder regionale mobiliteit



INHOUD

Voorwoord	2
Visie samengevat in beeld	4
Inleiding	9
Onze visie	17
Doel mobiliteitsvisie.....	18
Van aanleg infrastructuur naar optimale benutting daarvan	19
Visie langs 4 hoofdlijnen	20
Hoofdlijn 1, gezonde en duurzame mobiliteit	21
Hoofdlijn 2, netwerken voor lopen, fiets, OV en auto	26
Hoofdlijn 3, regionale bereikbaarheid	35
Hoofdlijn 4, knooppuntontwikkeling.....	39
Gebiedsgerichte benadering van mobiliteit	43
Van beleid naar uitvoering	46
Uitvoeringsprogramma en financiering.....	46
Realisatie.....	47
Samenwerking met partners.....	47
Monitoring van het beleid	48
Bijlagen:	
Bijlage 1. Ontwerprichtlijnen	
Bijlage 2. Nota van beantwoording	
Bijlage 3. Verkenning mobiliteitsvisie Almere	
Bijlage 4. Verkenning in cijfers	
Bijlage 5. Bekostiging Bereikbaarheid Almere	

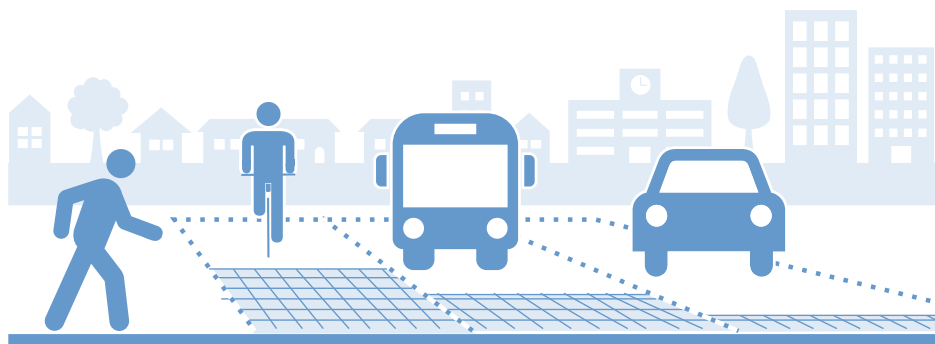


VISIE SAMENGEVAT IN BEELD

HOOFDLIJN 1 GEZONDE EN DUURZAME MOBILITEIT



HOOFDLIJN 2 NETWERKEN VOOR LOPEN, FIETS, OV EN AUTO



HOOFDLIJN 3 REGIONALE BEREIKBAARHEID



HOOFDLIJN 4 KNOOPPUNT- ONTWIKKELING



HOOFDLIJN 1

GEZONDE EN DUURZAME MOBILITEIT



Dit zijn onze doelen:

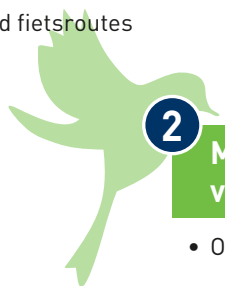
1 Aandeel lopen en fietsen in het totaal aantal verplaatsingen neemt toe

- Opstellen fietsparkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen
- Creëren vindbare en herkenbare looproutes
- Sociaal veiliger maken fietsroutes
- Verbeteren vindbaarheid fietsroutes



2 Minder inwoners hebben last van geluidshinder

- Opstellen van een actieplan geluid



3 De stadslogistiek wordt minder milieubelastend

- Opstellen van een richtlijn voor schone stadsdistributie
- Uitvoeren van een pilot met een logistieke hub



4 Het busvervoer wordt volledig zero-emissie

- Uitwerken laadstrategie openbaar busvervoer
- Onderzoeken of Floriade voor versnelling kan zorgen
- Investeren in oplaadvoorzieningen voor bussen



5 Elektrisch autoverkeer faciliteren & stimuleren

- Uitwerken laadstrategie auto incl. toetsingskader voor snellaadstations
- Investeren in oplaadvoorzieningen voor auto's
- Eisen stellen aan elektrisch parkeren via parkeernorm



6 Deelmobiliteit faciliteren

- Uitwerken kader deelmobiliteit



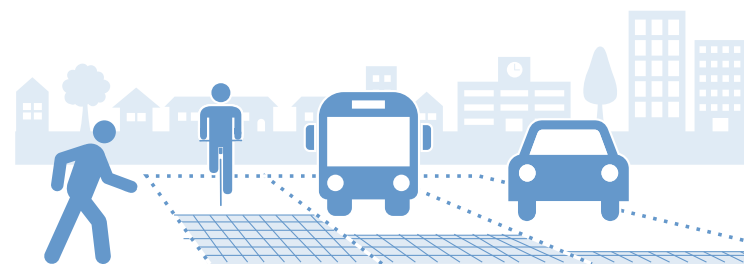
7 Onnodige mobiliteit voorkomen

- Inzetten op knooppuntontwikkeling
- Toepassen slim locatiebeleid



HOOFDLIJN 2

NETWERKEN VOOR LOPEN, FIETS, OV EN AUTO



Dit zijn onze doelen:

1 Verkeersveiligheid op hoog niveau houden

- Aanpakken verkeersonveilige locaties, zoals de Evenaar



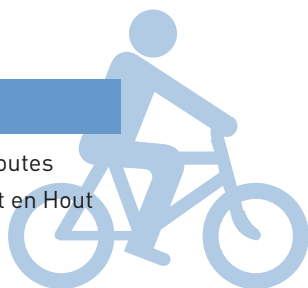
2 Het gescheiden verkeerssysteem behouden

- Doorzetten systeem in Hout & Oosterwold
- In centrumgebieden het verkeerssysteem uitbouwen met stadsstraten



3 Fietsnetwerk verbeteren

- Verbeteren bestaande hoofd fietsroutes
- Aanleg nieuwe fietsroutes in Poort en Hout



4 Netwerk van looproutes ontwikkelen

- Op kaart zetten netwerk met belangrijkste looproutes



5 Busnetwerk uitbouwen & beter benutten

- Aansluiten Duin & Nobelhorst
- Onderzoeken passende vorm OV Oosterwold
- Pilot autonoom vervoer



6 Autonetwerk slim benutten

- Uitbreiden capaciteit toerit Poort op de A6
- Toepassen intelligente verkeerslichten (iVRI's)
- Onderzoeken mogelijkheden Smart Mobility toepassingen



HOOFDLIJN 3

REGIONALE BEREIKBAARHEID



Dit zijn onze doelen:

1

Trein-/busverbinding naar Amsterdam verbeteren

- Realiseren uitbreiding station Weesp met 8-sporigheid
- Van 4 naar 6 directe treinen per uur naar Amsterdam Centraal
- Opstellen verbeterplan nachtvervoer naar Amsterdam

2

De regionale fietsverbinding naar Amsterdam en Lelystad verbeteren

- Samenwerken met regionale partners aan de realisatie van de fietssnelweg F6

3

Een multimodale IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere realiseren

- Toewerken naar concrete besluiten in het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area
- Uitwerken IJmeerverbinding in relatie tot verstedelijkingsstrategie in het Handelingsperspectief Oostflank MRA

4

Betrouwbare reistijden voor de auto naar Amsterdam, Utrecht en Lelystad

- Verbreden A6 tussen Almere en Lelystad
- Samenwerken aan maatregelen A27 tussen Almere en Hilversum/Utrecht

5

De reistijd per trein naar Utrecht verkorten

- Inzetten op snelle busverbinding
- Beploien intercityverbinding naar Utrecht

6

Stichtselijn als reservering behouden

- Meenemen in bereikbaarheidsopgave oostkant Almere



HOOFDLIJN 4

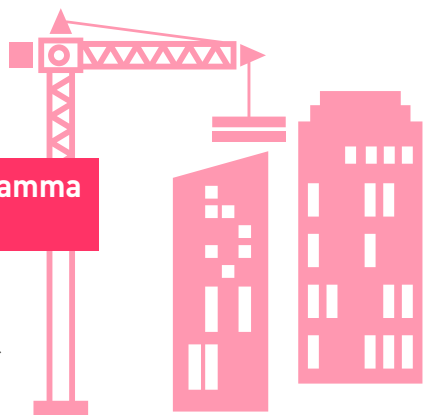
KNOOPPUNT-ONTWIKKELING



Dit zijn onze doelen:

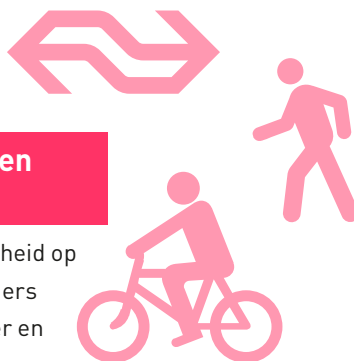
1 Verdichting van programma rond knooppunten

- Intensiveren stedelijke ontwikkelingen bij stations
- Opstellen verkeersplan voor het stadscentrum
- Opstellen kader knooppuntontwikkeling
- Voorzieningen op loopafstand en nabij OV-haltes



2 Verblijfskwaliteit rond knooppunten verhogen

- Verbeteren van de beleving en sociale veiligheid op stations Parkwijk, Muziekwijk en Oostvaarders
- Ontwerpen openbare ruimte met voetganger en fietsers als dragers
- Realiseren overkapping busstation 't Oor



3 Ondersteunend parkeerbeleid opstellen

- Opstellen nota parkeernormen
- Opstellen parkeervisie



4 Overstap verbeteren

- Kwaliteitsimpuls Almere Centrum
- Verbeteren fietsparkeergelegenheid bij stations
- Uitbreiden P+R-mogelijkheden



INLEIDING





Aanleiding visie

Het opstellen van een mobiliteitsvisie is een actie uit het Coalitieakkoord 2018 – 2022 Liefde voor Almere. Daarin staat benoemd:

“Almere groeit nog steeds. Dit betekent ook aandacht voor de infrastructuur, zowel in onze stad als de verbinding met de regio, op korte termijn, maar zeker ook op de lange termijn. Om de kwaliteit van de infrastructuur in de stad te behouden vinden wij het noodzakelijk dat beheer en onderhoud op tijd en planmatig gebeuren. Communicatie over mogelijke gevolgen door afsluitingen en omleidingen en over de duur hiervan moet goed zijn. Doorstroming van verkeer en de veiligheid van fietspaden en kruisingen in Almere Poort hebben onze specifieke aandacht.

De regionale bereikbaarheid blijft een punt van aandacht. We gaan actief lobbyen voor uitbreiding en verbetering van regionale openbaar vervoerverbindingen, zoals een IJmeerverbinding, een nachttrein, een lightrail langs de A27 naar Utrecht en een intercityverbinding naar Utrecht over het bestaande tracé. De knelpunten voor doorstroming op de A27 nemen de komende jaren toe. We gaan bepleiten om een verbetering van de doorstroming op de A27 op te nemen op de MIRT-agenda.

Mobiliteit is aan verandering onderhevig; daarom wordt komend jaar een visie voorbereid op mobiliteit. Onderdeel hiervan is duurzame mobiliteit waarbij wordt gekeken naar een meer elektrisch wagenpark (ook van de gemeente zelf), laadpalen en alternatieven voor parkeren”.

Andere thema's uit het coalitieakkoord die doorwerken in de mobiliteitsvisie zijn onder andere: Gezondheid, de verstedelijkingsopgave en ontwikkeling van het vestigingsklimaat in Almere.

Huidige situatie & ontwikkelingen

Voordat we deze visie hebben opgesteld, is met de stad een verkenning uitgevoerd naar de huidige situatie en de mobiliteitsontwikkelingen die op Almere af komen. De uitkomsten van deze verkenning staan in dit hoofdstuk en zijn de basis waarop de visie geschreven is. De volledige verkenning is als aparte bijlage bij de Mobiliteitsvisie gevoegd.

Het gaat om trends en ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus die impact hebben op de Almeerse visie op mobiliteit.

Op nationale schaal

- Klimaatakkoord: afspraken over reductie CO₂, belangrijke rol voor mobiliteit
- Stikstofemissie moet snel omlaag
- Vraag naar elektrisch laden neemt een vlucht
- Opkomst van nieuwe vervoermiddelen

Op regionale schaal

- Almere als 2e stad essentieel onderdeel van Metropoolregio Amsterdam
- Grote woningbouwopgave in de MRA
- Behoeft aan meer werkgelegenheid in Almere
- RRAAM-afspraken:
 - Forse groei woningen en arbeidsplaatsen
 - IJmeerverbinding onlosmakelijk verbonden met Pampus
 - Actualisatie RRAAM in Handelingsperspectief Oostflank MRA
- Centrum is onderdeel woningbouwopgave en kan zich ontwikkelen tot hoogstedelijk gebied
- Veel geïnvesteerd in wegen naar Amsterdam
- Regionale fietsverbindingen worden belangrijker
- Openbaar vervoerverbinding naar Amsterdam en Utrecht is niet optimaal



Op lokale schaal

- Unieke gescheiden verkeerssysteem werpt vruchten af
- Aandeel lopen en fietsen is laag
- Auto belangrijkste vervoermiddel, netwerk biedt nog voldoende capaciteit
- Ruimte voor verdichting bij stations, beleving is een aandachtspunt
- Urgente knelpunten door geluidhinder
- Parkeerbeleid ontbreekt
- Vergrijzing & overgewicht

Wat speelt er nationaal?

Klimaatakkoord: afspraken over reductie CO₂, belangrijke rol voor mobiliteit

Het klimaat verandert onder invloed van de uitstoot van broeikasgassen. De gevolgen hiervan worden steeds duidelijker en de roep om maatregelen is internationaal. Wereldwijd en landelijk zijn afspraken gemaakt over de reductie van CO₂. Nederland streeft naar een afname van 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Verkeer neemt ruim een kwart van de uitstoot van CO₂ voor haar rekening. Maatregelen op het gebied van duurzame mobiliteit spelen dus een grote rol in het halen van de klimaatdoelstellingen. Door de grote pendelafstanden voor Almeerders en het relatief hoge aandeel autoverkeer voor interne verplaatsingen heeft Almere per inwoner hoge CO₂-emissies als gevolg van mobiliteit. Ook blijkt uit gesprekken met de stad dat de auto voor veel mensen de belangrijkste vervoerwijze is en dat duurzaamheid voor een beperkt deel van de mensen een reden is om het verplaatsingsgedrag aan te passen.

Stikstofemissie moet snel omlaag

Inmiddels is vanwege de stikstofcrisis (depositie stikstof op natuurgebieden) sinds 29 mei 2019 en uitstoot van NO_x nog bepalender geworden als sturingsparameter voor mobiliteit. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol in het verminderen van de stikstofdeken boven Nederland. Via de beleidsvelden Klimaatakkoord, het Schone Lucht Akkoord, de stikstofaanpak, regionale energiestrategieën en lokale verkeers- en vervoersplannen wil het Rijk de emissie van reactief stikstof verminderen. Hierdoor kan de economie zich blijvend ontwikkelen en de natuur de kans geven zich te herstellen.

Vraag naar elektrisch laden neemt een vlucht

Steeds meer automobilisten willen graag de overstap maken naar een schonere elektrische auto of op termijn wellicht waterstof. Zeker nu de actieradius van elektrische auto's toeneemt en steeds meer laadpalen beschikbaar zijn. Het beleid van het Kabinet is dat in 2030 alle nieuwe auto's elektrisch rijden. De groei van het aantal elektrische auto's vraagt ook om verdere groei van het aantal laadpalen, ook in Almere. De vraag naar laadinfrastructuur is op dit moment in Almere hoger dan het beschikbare budget. Op middellange termijn krijgt de markt en de berijder zelf een grotere rol in het (bekostigen van) elektrisch laden.

Opkomst van nieuwe vervoermiddelen

De laatste jaren komen er steeds meer nieuwe vervoermiddelen op de weg. Op dit moment gaat het vooral om voertuigen die gebruik maken van het fietspad of de stoep: de speedpedelec, elektrische (bak)fiets, de elektrische step en skateboard. Dit vraagt mogelijk om meer ruimte op het fietspad of een afweging om sommige voertuigen te verplaatsen naar de rijbaan.

De ontwikkelingen op het gebied van autonoom rijden gaan ook steeds verder. Technisch kan er al heel veel, maar tegelijkertijd zijn er nog veel 'hobbels' te nemen. Voor wat betreft de toepassing in een complexe stedelijke omgeving, op juridisch terrein en maatschappelijke acceptatie. Grote beleidsaanpassingen op lokaal niveau, als gevolg van de opkomst van de zelfrijdende auto, zijn nu nog niet nodig. Wel is het advies bij voorzieningen die lang mee moeten gaan (zoals een parkeergarage) na te denken of het ontwerp inspeelt op nieuwe ontwikkelingen. De gescheiden busbanen in Almere bieden, vooruitlopend op massale acceptatie, een uitstekende mogelijkheid voor experimenteren met zelfrijdende shuttles of bussen.

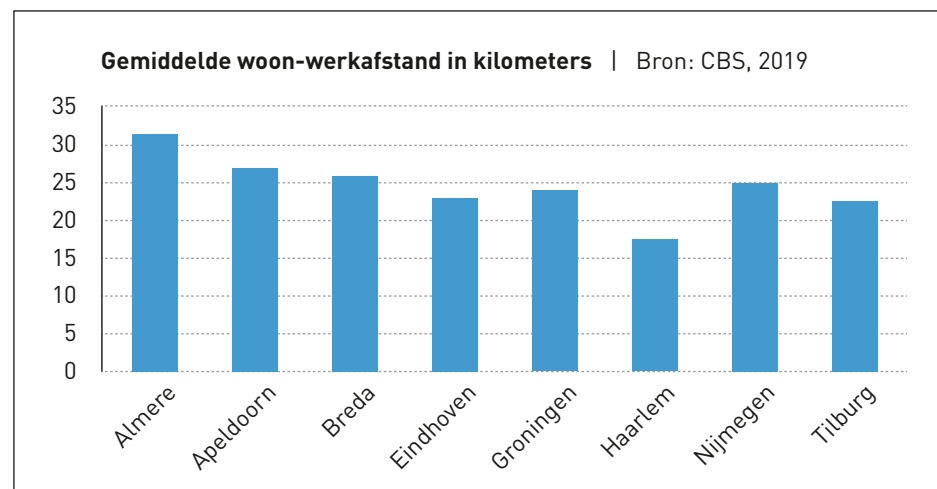


Wat speelt er regionaal?

Almere als 2e stad essentieel onderdeel van Metropoolregio Amsterdam

Almere maakt integraal onderdeel uit van de Noordvleugel van de Randstad en is de 2e stad van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De MRA behoort tot de top vijf van economische sterke regio's in Europa. Daarnaast staat het vanwege de diversiteit van cultuur, landschappen, natuur, woonmilieus, beschikbaarheid van banen en het aantrekkelijke woonklimaat hoog op het lijstje van woningzoekenden.

Het Rijk en de MRA-regio streven naar een verdere versterking van de internationale concurrentie-positie en de leefbaarheid. Waarvan een aantrekkelijk vestigingsklimaat, goede bereikbaarheid en unieke natuur- en recreatiegebieden belangrijke onderdelen zijn. Door ligging in de regio en de unieke ruimtelijke opzet van Almere vormt de stad een essentiële schakel in het accommoderen van groei en versterking van het regionaal stedelijke systeem.



Almeeders werken overal in de regio, gaan er naar school of studeren er. Met name in Amsterdam. Het maakt de stad onderdeel van het Daily Urban System van de MRA-regio. Ook richting Utrecht / Gooi en Vechtstreek liggen sterke woon-school-werk relaties.

Grote woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam

De MRA maakt een sterke economische ontwikkeling door. In het bijzonder Schiphol en Amsterdam zijn belangrijke vestigingsplaatsen voor (inter)nationale bedrijvigheid. Deze economische ontwikkeling brengt ook een enorme vraag naar woningen met zich mee. Tot 2040 zijn tenminste 250.000 nieuwe woningen nodig, waarvan een groot deel al voor 2025. Deze vraag slaat in de hele regio en dus ook in Almere neer. Daarbij inbegrepen zit ook een omvangrijke autonome woningbehoefte in Almere zelf. Om de regio bereikbaar te houden is koppeling van de woningbouwontwikkeling aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer onmisbaar, zogenoemde knooppuntontwikkeling. De vraag naar type woningen (relatief veel eenpersoonshuishoudens) leent zich voor bouwen in hogere dichtheden, dichtbij openbaar vervoervoorzieningen.

Behoefte aan meer werkgelegenheid in Almere

In Almere zijn relatief weinig banen in verhouding tot de omvang van de beroepsbevolking. Bijna 60% van de Almeerders werkt buiten de eigen gemeentegrenzen. Dat is veel voor een gemeente met de omvang van Almere. Ondanks dat de economie in Almere weer aantrekt, zelfs tot de snelst groeiende steden van Nederland behoort, blijft de groei van het aantal banen achter bij de groei van het aantal inwoners. Dat veroorzaakt grote pendelstromen, met name in de richting van Amsterdam en Schiphol. Wij willen als stad meer in balans komen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. Op dit moment zien wij door de huidige verhoudingen een vooral uitgaande beweging in de spits ontstaan. Het is een uitdaging voor Almere om haar identiteit te versterken met een onderscheidend economisch profiel. De economische agenda zet hier vol op in. Momenteel sluit het aanbod van werklocaties niet voldoende aan op de vraag. Veel werkgelegenheid bevindt zich op formele werklocaties in Almere, als uitloeijsel van een geplande stad. Kijkend naar de economische sectoren die het goed doen, is juist groeiende behoefte aan meer informele en gemengde milieus. Een goede multimodale bereikbaarheid, hoge dichtheid en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte zijn noodzakelijk. Door hun multimodale bereikbaarheid zijn de openbaar vervoer knooppunten kansrijke locaties voor de ontwikkeling van deze, voor Almere nieuwe, gemengde milieus.

Centrum is onderdeel woningbouwopgave en kan zich ontwikkelen tot hoogstedelijk gebied

Een van de meest logische gebieden voor Almere om te intensiveren is het stadscentrum.



Hiertoe zijn door marktpartijen al tal van transformatie initiatieven ontwikkeld (o.a. in het Stationskwartier). Daarnaast is nog (strategische) ruimte beschikbaar. Een eerste verkenning wijst uit dat de huidige netwerken in het centrum een toename van 7.000 woningen (verdubbeling van het huidige woningaantal) aankunnen. Meer mensen in het centrum vergroot het draagvlak voor voorzieningen, draagt bij aan de gewenste levendigheid en kan ook een impuls geven aan de economische ontwikkeling. Tegelijkertijd betekent dit ook opnieuw nadenken over de opzet en inrichting van de verkeersstructuur, het parkeerbeleid en de openbare ruimte.

RRAAM-afspraken: Forse groei woningen en arbeidsplaatsen en de IJmeerverbinding als voorwaarde voor Pampus

In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer uit 2013 is het toekomstperspectief voor Almere als 'een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen (ten opzichte van 2010) en de ambitie voor een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen vastgelegd. In de Bestuursovereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 (beide ook uit 2013) zijn afspraken gemaakt over de realisatie van deze uitbreiding. In die afspraken staat ook de IJmeerverbinding als tweede westelijke verbinding tussen Amsterdam en Almere. De komst van een IJmeerverbinding is onlosmakelijk verbonden aan de verstedelijking van Pampus. Wanneer de komst van Pampus in zicht komt, moet eerst een beslissing over de IJmeerverbinding zijn genomen. De RRAAM-afspraken worden komende twee jaar met rijk en regio geactualiseerd en de mobiliteitsvisie brengt hiervoor de kaders mee vanuit Almeers perspectief. De vraag ligt voor hoe we doorgroeien als vitale, inclusieve en gezonde stad met onder andere een robuuste economie en bereikbaarheid.

Actualisatie RRAAM in Handelingsperspectief Oostflank MRA

De RRAAM-afspraken vormden de afgelopen tien jaar het uitgangspunt en afsprakenkader voor de verschillende betrokken overheden. Diverse ontwikkelingen hebben geleid tot de wens van Rijk, provincie Flevoland, gemeente Amsterdam en gemeente Almere tot actualisatie van de afspraken voor de periode 2020-2030. De resultaten van deze actualisatie zijn onderwerp van het Handelingsperspectief Oostflank MRA. Het handelingsperspectief is daarmee een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke verstedelijkingsstrategie tussen Rijk en regio. Daarnaast dragen de uitkomsten bij aan de verdere vorming van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het OV-

toekomstbeeld, waarin de MRA en het rijk samenwerken.

Veel geïnvesteerd in wegen richting Amsterdam

Voor de stad, de Almeerders en voor toekomstige bewoners, bedrijven, voorzieningen en bezoekers zijn goede regionale verbindingen de sleutel. Een bereikbaar Almere maakt de stad aantrekkelijker voor vestiging van mensen, bedrijven en voorzieningen. Rondom Almere is de afgelopen tien jaar vooral de auto-infrastructuur van en naar Amsterdam uitgebreid. De ruimtelijk-economische verbinding met de regio Amsterdam is daardoor goed. Veel Almeerders werken en recreëren in de regio en veel Almeerse ondernemers hebben hier zakelijke relaties. Prognoses laten zien dat met de huidige groei de A1 en A6 binnen 10 jaar opnieuw vastlopen.

Regionale fietsverbindingen worden belangrijker

Door Almere loopt een regionale fietsroute vanuit Amsterdam richting Lelystad. Het is een doorlopende route die in Almere via het Spoorbaanpad en langs de Lage Vaart loopt. De route is op een aantal plaatsen al verbeterd en verbreed. Op sommige stukken nog niet. Met de opkomst van de elektrische fiets kan de route een stevige boost gebruiken om er een volwaardige, aantrekkelijke regionale fietsroute van te maken, de F6.

Openbaar vervoerverbinding naar Amsterdam en Utrecht is niet optimaal

De uitbreidingen op het spoor richting Amsterdam, in het kader van het programma OV-SAAL, zijn slechts voor een deel gerealiseerd. De realisatie van nieuwe maatregelen heeft vertraging opgelopen. Vanwege de groei van het aantal treinreizigers vanuit Almere is het essentieel dat er geïnvesteerd wordt in het spoor zodat er meer treinen kunnen rijden. Het aantal treinreizigers groeit met zo'n 4 procent per jaar.

Tussen Almere en Utrecht rijdt op dit moment een sprinter die er ruim drie kwartier over doet, terwijl in het verleden er ook een sneltreinverbinding is geboden. Vergelijken met andere spoortrajecten is dit de traagste verbinding tussen twee steden in Nederland van deze omvang. Tegelijkertijd neemt de pendel tussen Utrecht en Almere toe en wordt Utrecht een steeds belangrijker werkgebied voor mensen die in Almere wonen. Door het ontbreken van goede openbaar vervoerverbindingen neemt de druk op A27 toe.



Wat speelt er lokaal?

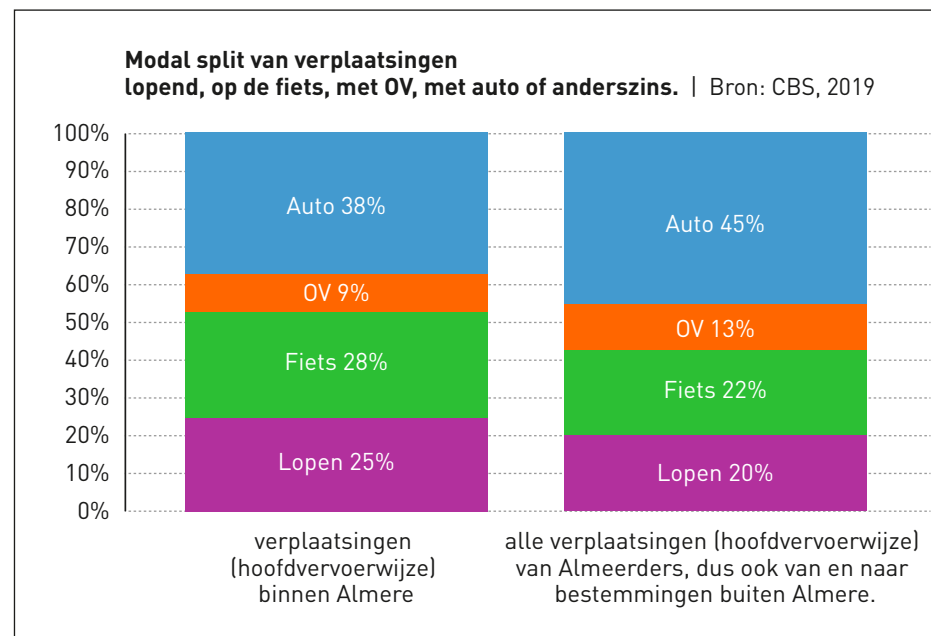
Unieke gescheiden verkeerssysteem werpt vruchten af

Gescheiden netwerken voor fiets, bus en auto. Dat is uniek en typisch Almeers. De kern van het basisontwerp is dat fiets- en busverbindingen zo direct mogelijk tussen stadsdelen liggen, terwijl de autoverbindingen (de dreven) juist om de wijken heen slingeren. Deze structuur heeft veel voordelen: het busvervoer is concurrerend snel en frequent, de fietsroutes zijn direct en vrij liggend en de bereikbaarheid per auto en de doorstroming op de dreven is goed. De gescheiden structuur pakt bovendien goed uit voor verkeersveiligheid; Almere is één van de meest verkeersveilige steden van Nederland. Tegelijkertijd kunnen de vele vrijliggende fietspaden voor een sociaal onveilig gevoel zorgen. Met name tussen de kernen waar de fietspaden in het groen liggen. Dit komt, zowel uit de enquête onder bewoners, als ook in gesprekken met scholieren en studenten, als belangrijk aandachtspunt naar voren.

Aandeel lopen en fietsen is laag

In Almere is het aandeel van fietsen en lopen in de totale mobiliteit van inwoners laag in vergelijking met andere steden. Dat heeft enerzijds te maken met de relatief grote afstanden en gunstige concurrentiepositie van auto en bus. De infrastructuur en voorzieningen zijn voor deze modaliteiten over het algemeen goed op orde. Voor fiets zijn er weliswaar voldoende voorzieningen, maar is er nog veel winst te behalen in de oriëntatie en vindbaarheid voor de fietser. Voor lopen is bij de inrichting van de stad minder aandacht geweest. Uit onderzoek blijkt dat 1 op de 5 kinderen en jongeren tot 19 jaar in Almere overgewicht heeft. De komst van nieuwe voertuigen en fietsen, zoals e-fiets, vergroot de actieradius van de fiets naar vijftien kilometer. Het biedt potentie voor woon-werkverkeer, zowel lokaal en regionaal. Een kwaliteitsimpuls voor lopen en fietsen is gewenst om bewoners te verleiden een andere keuze te maken.

In onderstaande tabel staat de modal split van verplaatsingen lopend, op de fiets, met het openbaar vervoer, met de auto of anderszins (overig). In onze doelstelling nemen we die als uitgangspunt. Er is, vergeleken met andere steden, nog ruimte voor groei van het aandeel lopen en fietsen.

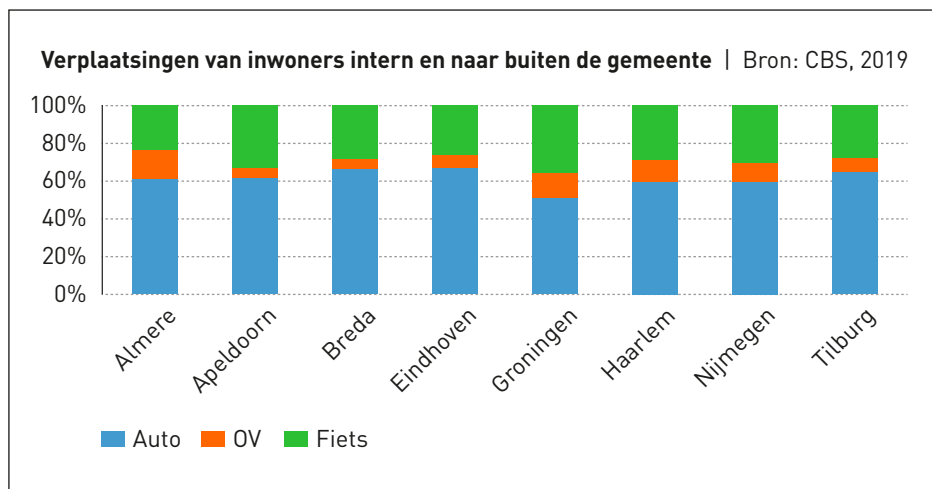


Auto belangrijkste vervoermiddel, netwerk biedt nog voldoende capaciteit

De auto is in Almere het belangrijkste vervoermiddel, ook op afstanden tot 7,5 km, en dat zal de komende tien jaar ook het geval zijn. Het gemiddeld autobezit is hoog vergeleken met andere Nederlandse steden.

In vergelijking met andere 100.000+ gemeenten wordt in Almere relatief weinig gefietst. Bij verplaatsingen onder de 7,5 km is het aandeel openbaar vervoer juist weer het hoogst van alle 100.000+ gemeenten (9%) als gevolg van het uitstekende interne bussysteem. De bus is dus een aantrekkelijk alternatief voor mensen die niet kunnen of willen fietsen. Zie onderstaande figuur voor de vergelijking met andere steden.





De capaciteit van het stedelijk autonetwerk is nog ruim voldoende. Het biedt net als het openbaar ver-voer-netwerk en fiets-net-werk, nog ruimte om groei op te vangen. In vergelijking met andere steden heeft Almere weinig vertraging op het stedelijke wegennet. Uit gegevens van TomTom blijkt dat Almere op plek 17 staat in Nederland met een heel laag congestieniveau vergeleken met de top vijf die bestaat uit Den Haag, Haarlem, Leiden, Arnhem en Amsterdam.

Problemen doen zich vooral voor bij de toegang naar de snelweg. De toerit van de A6 bij Poort wordt bij het afbouwen van Poort een knelpunt in 2023.

Ruimte voor verdichting bij stations, beleving is een aandachtspunt

Studies laten zien dat er rondom de stations in Almere nog voldoende ruimte is voor stedelijke verdichting. Dit betreft met name Poort, Centrum en Buiten, maar ook bij de andere stations is verdichting een optie. De visie op het stationskwartier is een uitstekend voorbeeld: verbetering van het station en de omgeving en toevoeging van nieuwe woningen en functies. De stedelijke vernieuwing nabij station Almere Buiten is eveneens een kans om Knooppuntontwikkeling en stedelijke vernieuwing samen op te laten gaan, waarbij de komst van een hotel en nieuwe woningen kwaliteit en dichtheid aan dit gebied toevoegen. De beleving van directe omgeving van deze stations is een aandachtspunt.

De stations in Almere scoren relatief laag in onderzoek onder reizigers. De inrichting is gedateerd en ook de sociale veiligheid is op plekken ondermaats.

Urgente knelpunten door geluidhinder

De groeiende mobiliteit zorgt er inmiddels voor dat wegverkeer de grootste bron van geluidshinder is in Almere. De huidige infrastructuur en geluidhindermaatregelen zijn ontworpen voor een stad van 180.000 inwoners. Op ruim 20 locaties rond de dreven zijn inmiddels urgente knelpunten geconstateerd waar de geluidsbelasting boven de Europese normen van 55db uitkomt en maatregelen gewenst zijn. Op grond van de enquête, Almere in de Peiling 2018, ondervindt 18% van de Almeerders overlast van wegverkeerslawaai, naast geluidshinder afkomstig van brommers/scooters (16%) en vliegtuiglawaai (14%). Het aantal Almeerders dat overlast ondervindt van wegverkeerslawaai is t.o.v. 2016 significant toegenomen met 4%. Gezien de groei van de stad zal de geluidsbelasting langs de drukke wegen alleen nog maar toenemen.

Parkeerbeleid ontbreekt

Almere verkeert in de unieke positie dat vrijwel overal in de stad, in directe omgeving van de bestemming, geparkeerd kan worden. Het stedenbouwkundige ontwerp van Almere is ontstaan in een tijd dat van meet af aan goed rekening gehouden kon worden met autoverkeer. Gevolg hiervan is dat Almere, ook in de centrumgebieden, goed bereikbaar is per auto en over relatief veel parkeervoorzieningen beschikt.

Op dit moment worden overal in Almere dezelfde parkeernormen toegepast. Gelet op de verschillen in de stad, qua bereikbaarheid met openbaar vervoer en qua nabijheid van voorzieningen, ligt het voor de hand om parkeernormen te gaan differentiëren. Zeker als in bepaalde gebieden meer aandacht komt voor verdichting en de kwaliteit van openbare ruimte.

Vergrijzing en overgewicht

De stad vergrijst: de omvang van het aantal senioren zal de komende jaren fors toenemen. Dit vraagt keuzes op o.a. het gebied van kleinschalig en social-veilig vervoer. Daarnaast is er relatief veel sprake van overgewicht onder de bevolking, 1 op de 5 kinderen en jongeren tot 19 jaar. De noodzaak van gezond bewegen betekent meer aandacht voor de (recreatieve) mogelijkheden voor lopen en fietsen die de stad biedt



Leeswijzer:

Hierboven hebben we u de aanleiding voor de nieuwe mobiliteitsvisie geschetst en hebben we u meegenomen in de huidige situatie en ontwikkelingen. In de komende hoofdstukken besteden we aandacht aan het doel en het kader van deze visie om vervolgens de visie uit te werken langs 4 hoofdlijnen.

De ontwikkeling van de stad en de daarbij behorende woonmilieus vragen om een gebiedsgerichte benadering van mobiliteit. Hierop wordt nader ingegaan in het hoofdstuk daarna.

Tenslotte beschrijven we hoe het mobiliteitsbeleid vertaald wordt richting uitvoering.



ONZE VISIE:

**VERDER BOUWEN
OP DE STERKE BASIS
DIE ALMERE HEEFT**



ONZE VISIE: VERDER BOUWEN OP DE STERKE BASIS DIE ALMERE HEEFT

De mobiliteitsvisie verbindt de opgaven van de groeiende stad, de noodzaak van schonere en duurzamere mobiliteit en de kansen die nieuwe vormen van mobiliteit biedt.

Duurzame mobiliteit staat voor een mobiliteitssysteem waarin alle Almeerders zich nu en in de toekomst kunnen verplaatsen op een manier die snel, slim, veilig en comfortabel is, hun omgeving zo min mogelijk belast en bij voorkeur bijdraagt aan hun gezondheid.

Deze visie is in de volgende hoofdstukken uitgewerkt langs vier hoofdlijnen:

1 Gezonde en duurzame mobiliteit

Mobiliteit en de benodigde infrastructuur is overal ons heen. De nadelige effecten hiervan op de gezondheid van mensen willen we terugdringen, de kwaliteit van de leefomgeving van Almeerders verbeteren en stimuleren dat zij zich gezond verplaatsen.

2 Netwerken voor lopen, fiets, OV en auto

De stedelijke netwerken voor auto en openbaar vervoer bieden, op enkele knelpunten na, nog voldoende capaciteit om als stad verder te groeien. Het fietsnetwerk heeft vooral een kwaliteitsimpuls nodig, zodat routes aantrekkelijker en sociaal veiliger worden. Een duidelijk netwerk van looproutes ontbreekt nog. Innovaties op het gebied van mobiliteit bieden kansen voor het slimmer benutten van de hoofdstructuren, maar zorgen ook voor nieuwe uitdagingen. Verkeersnetwerken moeten inclusief zijn: zonder belemmeringen toegankelijk voor iedereen.

3 Regionale bereikbaarheid

Door de ligging in de regio en de unieke ruimtelijke opzet van Almere vormt de stad een essentiële schakel in het accommoderen van groei en versterking van het regionaal-stedelijke systeem. We verbeteren niet alleen de verbindingen met de Metropoolregio Amsterdam, maar ook met Utrecht, zowel over het spoor als via de weg. Op korte termijn sluit Almere aan op het netwerk van regionale fietsroutes en zet in op het beter aansluiten

van omliggende kernen op het hoogwaardig busvervoer in de stad. Almere gaat voor realisatie van een IJmeerverbinding.

4 Knooppuntontwikkeling

Het is een slimme strategie om de groeiende regio bereikbaar te houden door te bouwen op de plekken met het beste mobiliteitsaanbod. Zoals bij de stations in Almere, die knooppunten zijn in de mobiliteitsnetwerken van trein, bus, fiets en auto. Met deze knooppuntontwikkeling snijdt het mes aan twee kanten: enerzijds worden de hoge investeringen in de infrastructuur beter benut en anderzijds bieden de knooppunten gebruikers een grote flexibiliteit door het beste mobiliteitsaanbod. Het intensiever bouwen rondom knooppunten speelt ook in op de toenemende vraag naar woningen voor kleinere huishoudens en de behoefte aan gemengde stedelijke milieus met de nabijheid van voorzieningen.

Doel mobiliteitsvisie

Deze visie geeft het perspectief vanuit mobiliteit voor Almere tot 2030 weer. Ook geeft het een eerste beeld welke ingrepen nodig zijn. Dat kan een beleidsverandering zijn, een investering of beiden. Investeren doen we vaak samen met partners in de regio, middels subsidie of cofinanciering. Deze visie geeft de koers aan, op basis waarvan partners zich bij ons kunnen aansluiten en wij subsidieaanvragen zullen doen. Daarnaast is de visie ook een uitnodiging aan iedereen om initiatieven op het gebied van mobiliteit te ontplooiën. Goede ideeën, innovaties en initiatieven die bijdragen aan de uitvoering van de mobiliteitsvisie zullen we serieus bekijken en waar mogelijk ondersteunen.



Van aanleg infrastructuur naar optimale benutting daarvan

De mobiliteitsopgave waar Almere voor staat, is aan het veranderen. Voorheen ging het vooral om de aanleg van infrastructuur om nieuwe woonwijken te ontsluiten. Bij elke nieuwe wijk werd van tevoren uitgedacht hoe, in de geest van het gescheiden verkeerssysteem, deze zo optimaal mogelijk ontsloten kon worden per fiets, OV en auto. Jarenlang is Almere op deze wijze planmatig ontwikkeld. Daardoor ligt er inmiddels binnenstedelijk een stevig fundament van infrastructuur met voldoende capaciteit. Ook is er de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in regionale infrastructuur: een verbrede A6 en A1, meer treinen, een busbaan naar Amsterdam en ook de ringwegen van Almere werden verbreed.



Voor al op het spoor liggen er regionaal nog wel forse uitdagingen waar inzet op nodig is. Maar dat neemt niet weg dat we voor het eerst in Almere kunnen ontwikkelen zonder dat we daarvoor extra in de hoofdinfrastructuur hoeven te investeren. Dat is een baanbrekende verandering. De mobiliteitsopgaves verschuiven van aanleg van infrastructuur naar het optimaal gebruik ervan. Dus van een infrastructuuropgave naar een mobiliteitsopgave. Deze lijn ademt door de hele visie heen en deze verschuiving zal ook zichtbaar worden in ons Meerjaren Infrastructuur Programma Almere (MIPA). Daarin zullen meer beleidsmatige vraagstukken een plaats krijgen.

De structurele financiering van de mobiliteitsvraagstukken is ontoereikend. Na 2022 zijn er beperkt middelen beschikbaar. Een van de opgaves waar we voor staan is het vormgeven en uitbreiden van de structurele financiering voor mobiliteit al blijft dit natuurlijk een integrale politieke afweging.

Relatie van mobiliteitsvisie met parkeervisie en nota parkeernormen

De mobiliteitsvisie is in nauwe samenhang met de parkeervisie en nota parkeernormen tot stand gekomen:

- De mobiliteitsvisie geeft het bredere kader en de uitgangspunten zoals:
 - Gebiedsgerichte kaders voor parkeren.
 - Verduurzaming van mobiliteit (fietsparkeren en parkeren van elektrische auto's).
 - Faciliteren van deelmobiliteit
- De parkeervisie beschrijft het kader m.b.t. parkeren in de stad. Wanneer is de parkeerdruk te hoog? Welke vorm van parkeerregulering passen we toe? Wat is de ontwikkeling van betaald parkeren?
- De nota parkeernormen is het kader voor het aantal parkeerplaatsen voor fiets en auto bij nieuwbouw, verbouw of transformatie.



VISIE LANGS 4 HOOFDLIJNEN

Hoofdlijn 1, gezonde en duurzame mobiliteit

Hoofdlijn 2, netwerken voor lopen, fiets, OV en auto

Hoofdlijn 3, regionale bereikbaarheid

Hoofdlijn 4, knooppuntontwikkeling

HOOFDLIJN 1

GEZONDE EN DUURZAME MOBILITEIT



Mobiliteit en de benodigde infrastructuur is overal ons heen. We willen de nadelige effecten op de gezondheid terugdringen en de kwaliteit van de leefomgeving van de Almeerder verbeteren. En stimuleren dat mensen zich gezond verplaatsen. Daarvoor stellen we de volgende doelen:

- 1 Aandeel lopen en fietsen in het totaal aantal verplaatsingen neemt toe
- 2 Minder inwoners hebben last van geluidshinder
- 3 De stadslogistiek wordt minder milieubelastend voor de omgeving
- 4 Het busvervoer wordt volledig zero-emissie
- 5 Elektrisch autoverkeer faciliteren & stimuleren
- 6 Deelmobiliteit faciliteren
- 7 Onnodige mobiliteit voorkomen



1 Aandeel lopen en fietsen in het totaal aantal verplaatsingen neemt toe

Ervaring binnen en buiten Almere heeft geleerd, dat een stijging van het aandeel fiets en lopen in het totaal aantal verplaatsingen een zaak van lange adem is en dat iedere procent om veel inspanning vraagt. De inspanningen die wij verrichten zijn:

- Opstellen fietsparkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen
- Creëren vindbare en herkenbare looproutes
- Sociaal veiliger maken fietsroutes
- Verbeteren vindbaarheid fietsroutes

Betere en meer faciliteiten voor de fiets stimuleert het gebruik. Het is nu zo dat alleen voor woningen en een beperkt aantal voorzieningen bij aanleg getoetst wordt op voldoende fietsparkeergelegenheid. Dat gaat veranderen. Voortaan wordt bij elke bouwvraag, ongeacht de functie van het gebouw, getoetst op voldoende fietsparkeergelegenheid.

Vindbare en herkenbare looproutes helpen mensen om een verplaatsing lopend te maken. Belangrijk voor gebieden, zoals de centra, of voorzieningen waar veel voetgangers zijn. Dat is in Almere niet overal goed op orde. Wanneer je op station Almere Centrum bij het busstation naar beneden komt i.p.v. in de Stationsstraat is het lastig om je te oriënteren en te weten waar je heen moet. Zeker voor iemand die voor het eerst in Almere is. Ook langs sommige fietspaden liggen geen voetpaden en juist in de aanloop naar centra en voorzieningen zijn kwalitatief goede voetpaden van belang.

We creëren daarom logische, continue en vindbare looproutes in de centra en naar voorzieningen.

Het uitgebreide en veilige fietsnetwerk in de stad wordt door de inwoners hoog gewaardeerd. De bewoners geven echter ook aan dat in het donker sommige paden een sociaal onveilig gevoel geven. Met name tussen de stadsdelen waar de fietspaden door het groen of over de bedrijventerreinen gaan. Met het verbeteren van de sociale veiligheid kan het aandeel fiets worden vergroot. Maatregelen voor het versterken van het sociaal veiligheidsgevoel zijn bijvoorbeeld fietsroutes die dicht langs bebouwing lopen, het verder verlichten van de hoofd fietsroutes en ervoor zorgen dat er overzicht blijft op plekken met veel groen.



We doen dit door één van de trajecten met sociale onveiligheid als pilottraject te benoemen en hier maatregelen voor uit te werken. Dat kan gaan over verlichting, afstand van groen tot het fietspad, toevoegen van 'meer ogen op het fietspad', etc. De resultaten uit de pilot kunnen worden toegepast op de andere trajecten.

In nieuwe gebieden bundelen we de fietsroutes meer met de bus- en autoverbindingen. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van de nieuwe hoofdfietsroute in Hout/Oosterwold die langs de Kievitsweg/Tureluurweg loopt.

Een ander verbeterpunt bij de vrijliggende fietspaden is de oriëntatie en vindbaarheid van de routes. Wanneer je gewend bent om binnen Almere een bepaalde verplaatsing met de auto te maken en je wilt dat een keer met de fiets doen, rijd je een compleet andere route. De fiets is vaak rechtstreeks, waar de auto meer buitenom gaat. Gevolg is dat je tijdens het fietsen niet altijd weet waar je bent en daardoor wel eens verkeerd fietst. Dit gaan we verbeteren. De fietsbewegwijzering wordt vernieuwd, we voegen oriëntatiepunten toe op routes en we willen duidelijker routes naar belangrijke recreatieve bestemmingen als bijv. de Kemphaan en de Oostvaardersplassen markeren. Bij de uitvoering hiervan kijken we ook naar mogelijkheden om beweeguitdagingen toe te voegen. Dit vergroot de beleving en maakt het aantrekkelijker voor de recreatieve en sportieve Almeerder.

Een ontwikkeling waar we geen inspanning voor hoeven doen, maar die wel positief bijdraagt aan het aandeel fiets is de toename van het aantal E-bikes. Deze hebben een grotere actieradius dan de gewone fiets. Dat verbetert de concurrentiepositie van de fiets voor de grotere afstanden in Almere.

2 Minder inwoners hebben last van geluidshinder

- Opstellen van een actieplan geluid

De maatregelen die voor geluidsoverlast genomen zijn bij de bouw van Almere, zijn destijds berekend op een stad van 180.000 inwoners. De gevolgen van groeiende mobiliteit en een groter aantal inwoners zorgen voor meer overlast van verkeerslawaai. Grootste knelpunten zijn de woningen in de nabijheid van dreven, zoals bijvoorbeeld de dreven in Haven. Om dit probleem aan te pakken, stellen we een actieplan geluid op. Hieruit volgt een aanpak van de knelpunten in Almere.

3 De stadslogistiek wordt minder milieubelastend

- Opstellen van een richtlijn voor schone stadsdistributie
- Uitvoeren van een pilot met een logistieke hub

Schone stadslogistiek levert een belangrijke bijdrage aan een gezonde en duurzame stad. Almere werkt samen met overheden en marktpartijen in de Metropoolregio Amsterdam aan de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Hierbij gaat het om kennisdelen, testen van nieuwe oplossingen, publiek-private samenwerking en aangepaste regelgeving. Met alle informatie die dat oplevert, stellen we een specifieke Almeerse richtlijn op voor schone stadsdistributie.

In de meer landelijke delen van de stad, zoals in Oosterwold, kan het inrichten van hubs, o.a. voor stadslogistiek, bijdragen aan een afname van het aantal rondrijdende bestelbusjes in woonstraten. Dit bespaart voertuigkilometers en zorgt voor een veiliger woonstraat.

Om te onderzoeken wat het effect en draagvlak is voor een logistieke hub, gaan we een pilot uitvoeren.

4 Het busvervoer wordt volledig zero-emissie

- Uitwerken laadstrategie openbaar busvervoer
- Onderzoeken of Floriade voor versnelling kan zorgen
- Investeren in oplaadvoorzieningen voor bussen

In het bestuursakkoord "Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus" hebben de opdrachtgevende overheden en het Rijk vastgelegd dat vanaf 2025 alle nieuwe bussen in het openbaar vervoer zero emissie zijn. Vanaf 2030 moeten alle bussen in het openbaar vervoer zero emissie zijn. Dat is een belangrijk aandachtspunt voor de nieuwe concessie. Daarnaast wordt ook gestreefd naar gebruik van energie die op een schone manier is opgewekt.

In Almere rijden binnen de huidige busconcessie reeds acht elektrische bussen. Om te zorgen dat straks alle nieuwe bussen uitstootvrij kunnen rijden, is laadgelegenheid binnen de gemeente nodig. Vanwege de hoge vermogens waarop elektrische bussen laden, is het van belang om jaren voor de ingang van de nieuwe concessie op zoek te gaan naar een geschikte strategie en locaties om te laden. Daarbij speelt de keuze voor



laadtechniek en de effecten op de belasting van het elektriciteitsnet ook een rol. En nieuwe mogelijkheden zoals het opladen tijdens het rijden of andere schone energiebronnen, zoals waterstof, moeten bekeken worden.

We stellen een laadstrategie openbaar busvervoer op die dit vraagstuk in beeld brengt.

In de huidige concessie zijn als gevolg van de groei van Almere nieuwe bussen nodig. Dan gaat het om 10 á 20 nieuwe bussen. Het is wenselijk dat deze direct als zero emissie voertuigen kunnen instromen. Hiervoor zijn al eerder dan in 2028 investeringen nodig in elektrische laadinfrastructuur of waterstoftankpunten.

Voor de Floriade zijn in 2022 bussen nodig voor het pendelvervoer van en naar de parkeerterreinen. Dit biedt kansen om versneld elektrische bussen in te laten stromen in de concessie. We onderzoeken deze kansen en brengen in beeld of de Floriade voor een versnelling in de transitie naar zero-emissie busvervoer kan zorgen.



5 Elektrisch autoverkeer faciliteren & stimuleren

- Uitwerken laadstrategie auto incl. toetsingskader voor snellaadstations
- Investeren in oplaadvoorzieningen voor auto's
- Eisen stellen aan elektrisch parkeren via parkeernorm

Steeds meer automobilisten maken de overstap naar een schonere elektrische auto. De actieradius van elektrische auto's is toegenomen, er zijn steeds meer laadpalen beschikbaar en er is landelijk beleid dat deze transitie stimuleert. De groei van het aantal elektrische auto's vraagt om een toename van het aantal laadpalen, ook in Almere. Op dit moment is de plaatsing van laadpalen in Almere afhankelijk van verzoeken van bewoners (nu ca. 2 tot 5 per week). Dit stimuleert mensen niet actief om elektrisch te gaan rijden. En wanneer een aanvraag gedaan wordt, is er ook nog een wachttijd vanwege de uitvoeringscapaciteit bij de gemeente en de netbeheerder. Het streven is om de realisatie van publieke laadinfrastructuur efficiënter en sneller te maken. Dit is in lijn met de afspraken uit het Landelijke Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Dit vraagt om een omslag van reactief naar proactief laadbeleid. Dit willen we doen door voor elke doelgroep het laden mogelijk te maken en eventueel de uitvoeringsregels hiervoor aan te passen. Het huidige laadbeleid zal hiervoor in de eerste helft van 2020 worden herijkt. Hierin nemen we ook het strategisch locatiebeleid voor snellaadstations mee. Ook werken we aan een strategische laadkaart voor Almere zodat er een evenwichtige en slimme verdeling van laadpalen/laadpleinen over de stad ontstaat. Op basis hiervan willen we zelf ook laadpalen laten plaatsen.

Verder wordt het Inkoopbeleid van de gemeente t.a.v. het aspect duurzaamheid verscherpt. Bij aanbestedingen met mobiliteitskilometers, zoals bijvoorbeeld leerlingenvervoer, stimuleren we schoon en emissieloos vervoer.

In de parkeernorm eiste Almere tot op heden geen parkeerplaats(en) voor elektrische voertuigen. Dat passen we aan. Bij nieuwbouw, verbouw & transformatie worden via de nota parkeernormen eisen gesteld aan de hoeveelheid parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.

Vanaf maart 2020 ontstaat een wettelijke Europese verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. Dit geldt voor utiliteitsbouw (kantoren, bedrijven, scholen etc.) en transformaties bij initiatieven met meer dan 10 parkeerplekken.



6 Deelmobiliteit faciliteren

- Uitwerken kader deelmobiliteit

Wanneer Almeerders samen een auto delen, hoeven ze niet ieder afzonderlijk een auto te hebben. De ruimte die auto's innemen in de openbare ruimte neemt daardoor af. Deze ruimte kan worden gebruikt voor andere doeleinden, zoals bijvoorbeeld groen. Deelmobiliteit draagt dus in hoge mate bij aan de groene en gezonde stad. Concreet voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de Floriadewijk waar plannen zijn voor een deelautoconcept.

Ook rond knooppunten waar verdichtingsopgaven liggen en ruimte schaars is, kan deelmobiliteit bijdragen om ontwikkelingen mogelijk te maken.

In de vier grote steden wordt al volop gewerkt met deelmobiliteit. Voor Almere is dit nieuw en we hebben nog geen kader hoe we deelmobiliteit willen toepassen.

We werken dit kader uit zodat we deelmobiliteit, passend bij de stad, bij nieuwe situaties kunnen faciliteren.

In de nota parkeernormen verkennen we de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de parkeernorm bij de toepassing van nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals deelauto's.

7 Onnodige mobiliteit voorkomen

- Inzetten op knooppuntontwikkeling
- Toepassen slim locatiebeleid

De meest duurzame wijze van mobiliteit is het voorkomen van onnodige mobiliteit. Voorbeelden van onnodige mobiliteit zijn omrijden vanwege onlogische verbindingen, gebrek aan directe verbindingen (overstappen) en overbodige pendel.

Daarnaast hebben ontwikkelingen op het gebied van thuis werken een effect op het aantal vervoersbewegingen. Een effectieve manier daarvoor is het bij elkaar brengen van vraag en aanbod van mobiliteit. Dat doen we bijvoorbeeld door in deze visie in te zetten op knooppuntontwikkeling. Op een knooppunt is een veelzijdig aanbod van hoogwaardige mobiliteit aanwezig. In het verlengde van de behoefte aan meer stedelijke woonmilieus en kleinere woningen is het slim om juist daar deze vraag aan toe te voegen (zoals woningen, voorzieningen, werkgelegenheid), zodat er ontwikkeld kan worden zonder grote investeringen in mobiliteit. Het maakt de exploitatie van de huidige mobiliteitssystemen beter en de gemeente kan sneller programma toevoegen zonder,

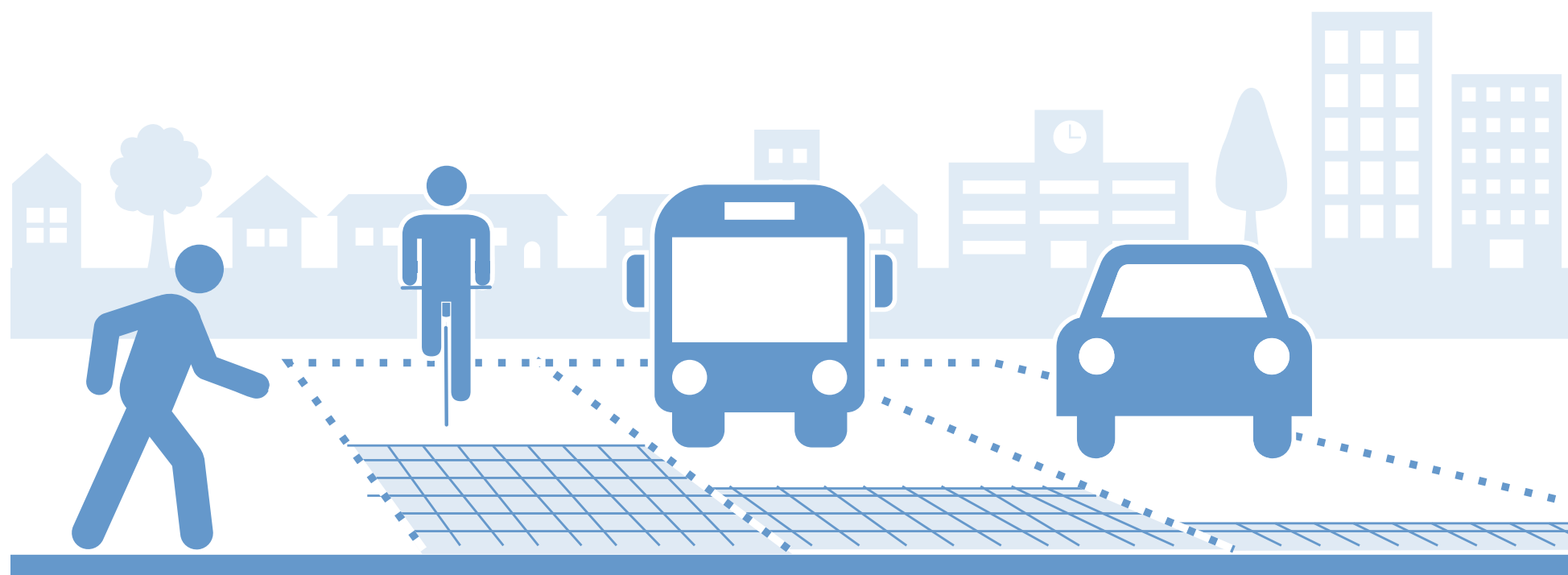
vaak kostbare, mobiliteitsinvesteringen. In hoofdstuk 4 wordt uitgebreider ingegaan op knooppuntontwikkeling.

Een andere wijze van voorkomen van onnodige mobiliteit is door slim locatiebeleid toe te passen. We kijken vooraf naar de mobiliteitsbehoefte van een initiatief en op basis daarvan bepalen we wat een handige locatie is. Geneert een voorziening (bijv. een school) veel fietsers, dan zoeken we een plaats in de nabijheid van een hoofdfietsroute. En functies die autoverkeer trekken, passen bijvoorbeeld minder goed in een stadscentrum maar dicht bij de A6. Door dit slim te doen worden bestaande mobiliteitssystemen beter benut en investeringen voorkomen.



HOOFDLIJN 2

NETWERKEN VOOR LOPEN, FIETS, OV EN AUTO



De stedelijke netwerken voor auto en openbaar vervoer bieden, op enkele knelpunten na, nog voldoende capaciteit om als stad verder te groeien. Het fietsnetwerk heeft vooral een kwaliteitsimpuls nodig, zodat routes aantrekkelijker en sociaal veiliger worden. Een duidelijk netwerk van looproutes ontbreekt nog. Innovaties op het gebied van mobiliteit en nieuwe type voertuigen bieden zowel kansen voor het slimmer benutten van de hoofdstructuren, maar zorgen ook voor nieuwe uitdagingen. Bij het ontwerp van de verkeersnetwerken hanteren we de randvoorwaarde dat deze altijd inclusief moeten zijn. Inclusief wil zeggen: toegankelijk en zonder belemmeringen voor iedereen. Almere stelt de volgende doelen ten aanzien van de hoofdnetwerken:

- 1 Verkeersveiligheid op hoog niveau houden
- 2 Het gescheiden verkeerssysteem behouden
- 3 Fietsnetwerk verbeteren
- 4 Netwerk van looproutes ontwikkelen
- 5 Busnetwerk uitbouwen & beter benutten
- 6 Autonetwerk slim benutten

1 Verkeersveiligheid op hoog niveau houden

- Aanpakken verkeersonveilige locaties, zoals de Evenaar

Dankzij het gescheiden verkeerssysteem is de verkeersveiligheid in Almere het beste van Nederland voor steden van vergelijkbare omvang. De voetgangers en fietsers kruisen de hoofdwegen in de stad ongelijkvloers. Het aantal verkeersslachtoffers is daardoor laag. Aandachtspunt zijn de kruisingen waar fiets en auto gelijkvloers kruisen. Daar is de veiligheid minder goed. Veel van deze kruisingen zijn de afgelopen jaren al verbeterd (bijvoorbeeld op Gooisekant, Sallandsekant en de Bartokweg), maar er zijn nog punten waarop inzet nodig is. De belangrijkste opgave ligt op de Evenaar. Daar komt op korte termijn een aanpak voor.

Daarnaast richten we verblijfsgebieden structureel in als 30 kilometerzones, volgens de principes van Duurzaam Veilig. In Almere blijft het beleid om snorfietsen op het fietspad te houden. De fietspaden in Almere zijn namelijk niet zo druk als in Amsterdam of Utrecht. Bovendien zou het te grote snelheidsverschil op de dreven tussen auto's en snorfietsen tot meer onveiligheid leiden.

Jaarlijks maken we een verkeersveiligheidsanalyse. Hieruit komen de onveilige punten naar voren. Deze cijfers zijn de basis voor mogelijke maatregelen.

2 Het gescheiden verkeerssysteem behouden

- Doorzetten systeem in Hout & Oosterwold
- In centrumgebieden het verkeerssysteem uitbouwen met stadsstraten

Almere kent aparte netwerken voor fiets, bus en auto. De kern van het basisontwerp is dat fiets- en busverbindingen zo rechtstreeks mogelijk zijn, terwijl de autoverbindingen (de dreven) juist om de wijken heen liggen. Deze typisch Almeerse structuur heeft veel voordelen: het busvervoer is snel en frequent, de fietsroutes zijn direct en vrijliggend en de doorstroming voor de auto op de dreven is goed. De gescheiden structuur pakt bovendien goed uit voor verkeersveiligheid. Tegelijkertijd kunnen de vrijliggende fietspaden voor een sociaal onveilig gevoel zorgen en is de oriëntatie en vindbaarheid voor de fietser soms lastig. De inspanningen om dit te verbeteren, zijn in hoofdlijn 1 Gezonde & duurzame mobiliteit benoemd.

Gezien de grote voordelen en de verkeersveiligheid ervan behouden we het gescheiden verkeerssysteem in de hele stad. We zetten dit ook door in de nieuwe woonwijken zoals Oosterwold, Hout en later in Pampus op een wijze die bij het gebied past.

In het zuidelijk deel van het centrum zijn de dreven vormgegeven als stadsstraat (Hospitaaldreef, Spoordreef-Zuid). Een stadsstraat onderscheidt zich van een dreef doordat fiets- en voetpad direct naast de weg liggen en met de mogelijkheid van functies en parkeren langs de weg. Dit heeft grote voordelen voor de beleving en sociale veiligheid. Aandachtspunt is de verkeersveiligheid omdat er meer gelijkvloerse kruisingen kunnen komen. Bij de inrichting moet hier extra rekening mee worden gehouden. Passend in de ontwikkeling naar een meer stedelijk en gemengd milieu zou het kunnen dat bij verdichting rondom het station de Landdrostdreef ook verandert in een stadsstraat. Dit wordt verder onderzocht in het te maken verkeersplan voor het centrum. De noordelijke ring om het centrum via de Spoordreef-Noord en Randstaddreef blijft ingericht als dreef. De doorstroombaan op deze weg zal met de groei van Almere en daarmee de groter wordende druk op het centrum alleen maar belangrijker worden. We stimuleren hiermee doorgaand verkeer via de noordzijde van het centrum te laten rijden. In het zuidelijk deel van het centrum willen we het autoverkeer beperken en vooral soepel en snel naar een parkeergarage geleiden.



De laatste jaren komen er steeds meer nieuwe vervoermiddelen bij. We kennen al de speedpedelec, elektrische fiets, scootmobiel en (elektrische) bakfietsen. Dit vraagt mogelijk om meer ruimte op het fietspad of een afweging om sommige voertuigen te verplaatsen naar de rijbaan. Elk voertuigtype vraagt om haar eigen keuze wat de beste plaats is voor desbetreffend vervoermiddel. Belangrijk hierbij zijn ook de landelijke goedkeuring die gegeven wordt bij wettelijke toelating van dit soort voertuigen. Zo mogen alleen RDW-goedgekeurde elektrische steps op de openbare weg. Deze worden wettelijk gezien als snorfietsen. Het elektrisch skateboard is onlangs verboden op de openbare weg.

3 Fietsnetwerk verbeteren

- Verbeteren bestaande hoofdfietsroutes
- Aanleg nieuwe fietsroutes in Poort en Hout

Door heel Almere ligt een fijnmazig fietsnetwerk waar je eenvoudig van wijk naar wijk kan fietsen. Het netwerk is zo opgezet dat met de fiets, in tegenstelling tot de auto, een rechtstreekse route naar de bestemming gefietst kan worden.

We onderscheiden hierin 3 niveaus, **zie ook de kaart op de volgende bladzijde:**

- 1 De regionale fietssnelweg Amsterdam – Almere – Lelystad
- 2 De hoofdfietsroutes
- 3 De basisfietsroutes

De fietssnelweg bestaat uit de route via het Spoorbaanpad en verder langs de Lage Vaart. Deze route hernoemen we tot F6. Het is immers de slagader van het Almeerse fietsnetwerk en het biedt ook een regionale verbinding met Amsterdam en Lelystad. De nummering sluit aan bij de landelijke nummering van fietssnelwegen die gekoppeld zijn aan de autosnelwegen (A6). In hoofdlijn 3, regionale bereikbaarheid, wordt nader ingegaan op de F6.

De hoofdfietsroutes bieden snelle, aantrekkelijke en veilige verbindingen tussen de stadsdelen. Deze gaan veelal naar centra en stations. Dit zijn, naast de fietssnelweg, de drukste routes in het fietsnetwerk. Aan hoofdfietsroutes worden hogere kwaliteitseisen gesteld qua breedte en inrichting dan aan de basisroutes. Hoofdfietsroutes worden met rood asfalt aangelegd.

De basisfietsroutes zorgen ervoor dat alle wijken van Almere goed ontsloten worden. En deze routes ontsluiten de belangrijke recreatieve bestemmingen, veelal aan de randen van de stad. Via de basisfietsroutes sluit je aan op het hoofdfietsroutenetwerk. Het basis fietsnetwerk is niet altijd in vrijliggende fietspaden uitgevoerd: door rustige woonstraten vorm te geven als fietsstraat kan prima meegefietst worden met het overige verkeer.

Uit oogpunt van ruimtebeslag, beperken van kosten infrastructuur, en sociale veiligheid, heeft dit veel voordelen.

Het aandeel elektrische fietsen is de afgelopen jaren gegroeid, en de verwachting is dat deze groei zich zal doorzetten, zeker in Almere waar de fietsafstanden relatief groot zijn. Voor de snellere E-bikes is het van belang dat de fietspaden voldoende breedte hebben om tijdig op andere fietsers en kruisend verkeer te kunnen anticiperen. Hiervoor zetten we in op het verbeteren en uitbouwen van het fietsnetwerk.

De verbetering van het fietsnetwerk vertaalt zich vooral naar het verbreden van drukke fietsroutes, toepassen van rood asfalt voor herkenbaarheid en vindbaarheid en verkeersveilige kruisingen met voorrang voor de fietser. Sinds 2016 investeren we hier volop in. Voorbeeld hiervan is het recent verbrede Spoorbaanpad.

Het is van belang dat het hoofdnetwerk fiets op orde komt, zodat voor een deel van het verkeer (circa 50% van de lokale autoritten is korter dan 5 km) een hoogwaardig, snel fietsalternatief geboden kan worden.

Met de verdere groei van de stad, komende 10 jaar voornamelijk in Hout, Oosterwold en Poort zijn ook nieuwe fietsroutes nodig. In Poort wordt gewerkt aan het Spoorbaanpad door de nieuwe wijk Stadstuinen, wordt de nieuwe fietsroute langs de Achillesstraat aangelegd en wordt het nieuwe fietspad onder de Hogering bij Gooisekant doorgetrokken naar Poort. In Hout & Oosterwold realiseren we twee nieuwe fietsroutes. Langs de Tureluurweg / Kievitsweg komt een hoofdfietsroute die zich bij Nobelhorst splitst in een hoofdfietsroute naar Stad een hoofdfietsroute naar Buiten. En er komt een nieuwe basisroute langs de busbaan van Nobelhorst naar Sallandsekant.

Een versterking tussen de stadsdelen biedt kansen voor een verschuiving naar het gebruik van de fiets. Tegelijkertijd biedt een betere (regionale) verbinding met omliggende gemeenten meer mogelijkheden voor wederzijds verkeer. Een goed fietsnetwerk biedt daarmee ook toeristisch recreatieve kansen.

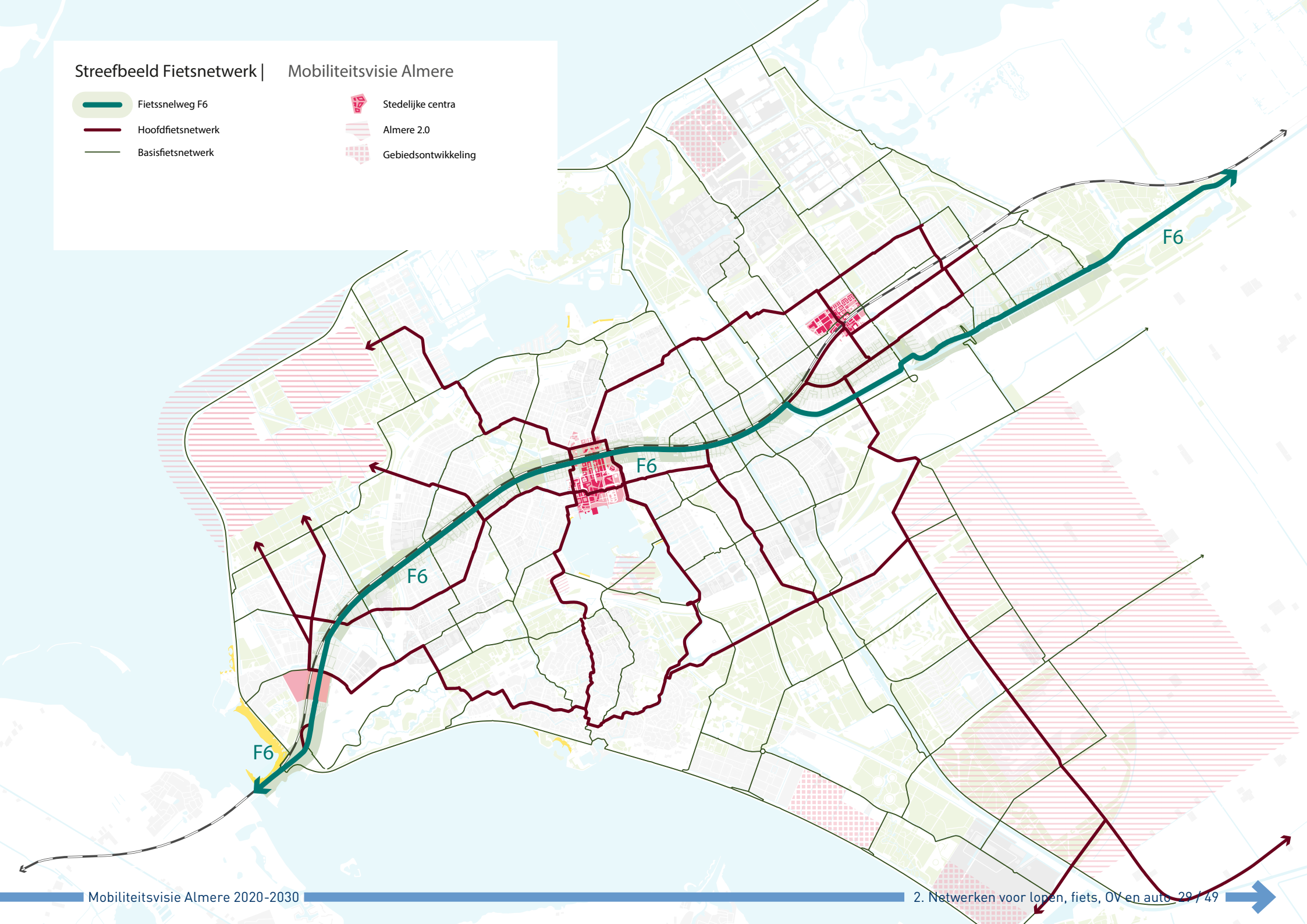
Verder monitoren we jaarlijks het gebruik van de hoofdfietsroutes en een aantal basisfietsroutes. We toetsen het gebruik aan de functie in het netwerk. Dan kan veranderen omdat Almere nog steeds volop in ontwikkeling is. Wanneer een route drukker wordt, kan het zijn dat deze van een basisroute verandert in een hoofdroute.

De opgaves voor de verbetering van het fietsnetwerk zijn **op pagina 30 op kaart weergegeven.**



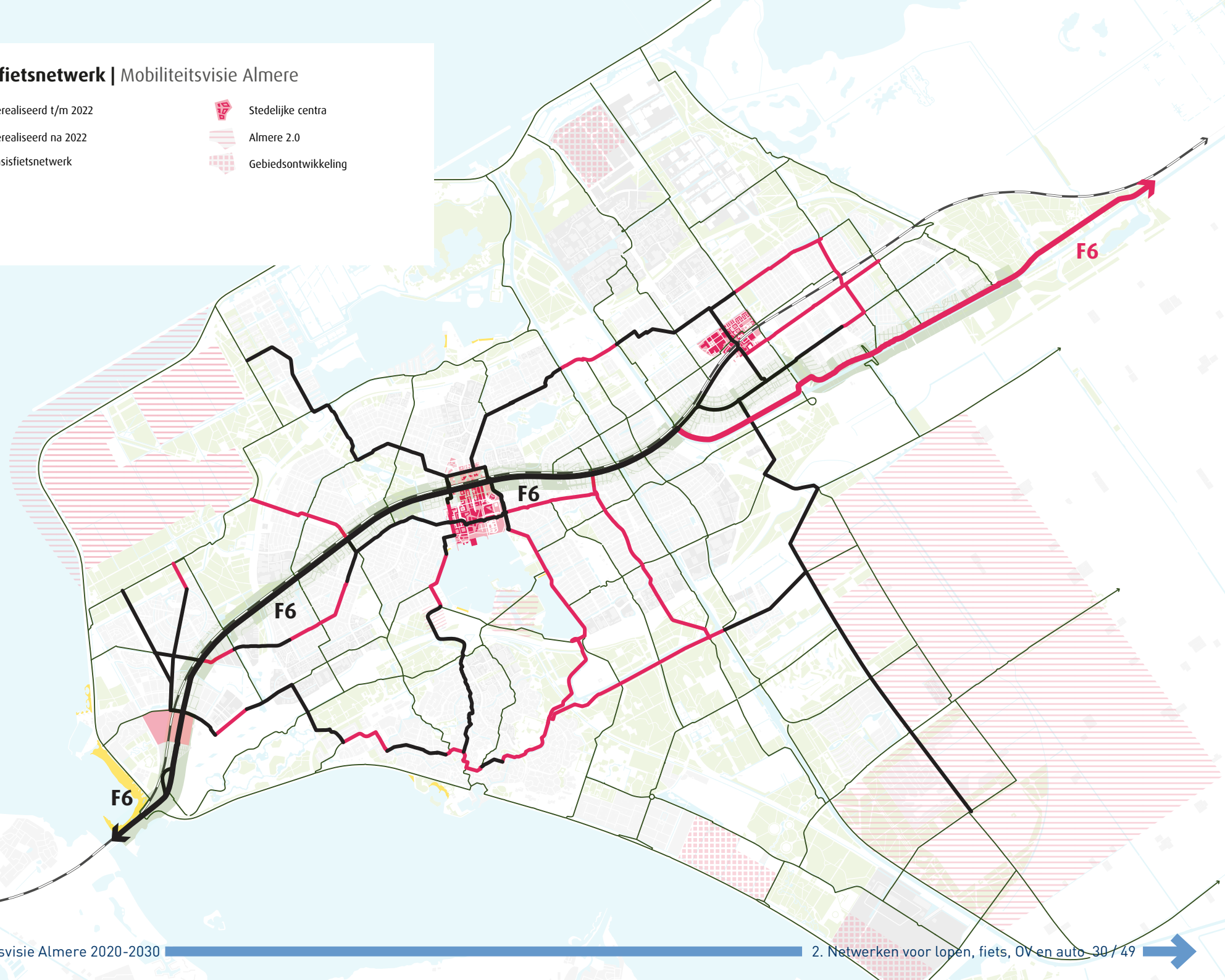
Streefbeeld Fietsnetwerk | Mobiliteitsvisie Almere

-  Fietssnelweg F6
-  Hoofdfietsnetwerk
-  Basisfietsnetwerk
-  Stedelijke centra
-  Almere 2.0
-  Gebiedsontwikkeling



Opgaves fietsnetwerk | Mobiliteitsvisie Almere

- Gerealiseerd t/m 2022
- Gerealiseerd na 2022
- Basisfietsnetwerk
- Stedelijke centra
- Almere 2.0
- Gebiedsontwikkeling



4 Netwerk van looproutes ontwikkelen

- Op kaart zetten netwerk met belangrijkste looproutes

In hoofdlijn 1, gezonde en duurzame mobiliteit, is reeds beschreven dat we inzetten op vindbare en herkenbare looproutes in de stad. We gaan deze ook op kaart zetten zodat een samenhangend netwerk ontstaat. Tot op heden is dat nog nooit gedaan. Er zijn wel kaarten van het OV-, fiets- en autonetwerk, maar nog niet van een looproutenetwerk. Dit netwerk gaan we ontwikkelen zodat we beleidsmatig kunnen sturen op verbeteringen of ontbrekende schakels in het netwerk en een uitvoeringsagenda hierbij kunnen maken. We beginnen daarbij in de centra en bij stations.

5 Busnetwerk uitbouwen & beter benutten

- Aansluiten Duin & Nobelhorst
- Onderzoeken passende vorm OV Oosterwold
- Pilot autonoom vervoer

Het busnetwerk in Almere is goed op orde. De bus heeft, met uitzondering van de Evenaar en de Vaart, overal een vrije baan. Daardoor is de snelheid van de bus in een stedelijke omgeving de hoogste van Nederland. Dat is iets om trots op te zijn. Met de nieuwe vervoerder Keolis is ook een slag gemaakt in de herkenbaarheid en uitstraling van het systeem, door het neer te zetten als het metrobusnetwerk van de stad met elke lijn een eigen kleur en naam. De komende jaren bouwen we dit systeem verder uit naar Nobelhorst.

Ook Duin wordt aangesloten op het busnetwerk. De bus zal daar via bestaande wegen een lus rijden. En vanaf station Poort wordt een nieuwe busbaan aangelegd langs het spoor naar de Hollandsebrug. Hiermee neemt de snelheid en betrouwbaarheid van de regionale bussen naar Amsterdam toe. Almere heeft een sterk OV-systeem. Ons busnetwerk is binnen Nederland van onderscheidend goede kwaliteit. Het is van belang zowel het trein-als busnetwerk in gezamenlijk verder te ontwikkelen. (Bron toevoegen: Visie busvervoer 2018-2017).

Op de **volgende pagina is het OV-systeem van Almere op kaart weergegeven.**

Op de kaart zijn ook de invloedscirkels van treinstations en bushaltes ingetekend. Dan is te zien dat de dekking van het OV-systeem het grootste deel van Almere bestrijkt. Uitzonderingen zijn Oosterwold, Overgooi en het westelijk deel van Almere Haven (de Velden en de Laren).

Oosterwold is nog volop in ontwikkeling, maar met de huidige dichtheden waarin gebouwd wordt, is het niet mogelijk om hoogfrequent openbaar vervoer te laten rijden. Maar er zijn wel een aantal bouwstenen aanwezig in het gebied voor openbaar vervoer. Er rijdt een HOV-bus naar Nobelhorst, er rijdt een regionale bus over de Vogelweg, er rijdt een regionale bus over de Waterlandseweg en er ligt een ruimtelijke reservering voor een Stichtselijn.

We onderzoeken hoe deze slim gecombineerd kunnen worden tot een samenhangend concept en welke vorm van openbaar vervoer passend is bij Hout & Oosterwold. Hierbij hebben we ook aandacht voor de aantakking en doorontwikkeling van de bus naar Zeewolde.

Het unieke bussysteem met grotendeels vrijliggende busbanen biedt kansen voor slimme toepassingen. Zo kunnen we de businfrastructuur wellicht nog beter benutten door de mogelijkheden van autonoom vervoer als zelfrijdende shuttles of bussen te onderzoeken. Technisch kan er al heel veel maar er zijn ook nog uitdagingen. Dan gaat het om de interactie in een stedelijke omgeving, vragen op juridisch vlak en maatschappelijke acceptatie. Hiervoor is ook reeds een Europese subsidie binnengehaald. Almere is daardoor deelnemer in het Interreg NSR project SUV (Stimulating the Up-take of shared and electric autonomous Vehicles by local authorities) Daarin willen we met Keolis een pilot uitvoeren om de mogelijkheden en ervaringen van autonoom vervoer op onze busbanen in beeld te brengen. Kennis die we hiermee opdoen, kunnen we gebruiken voor toekomstige ontwikkeling van busbanen naar Pampus en voor het vervoer over de bestaande busbanen.

6 Autonetwerk slim benutten

- Uitbreiden capaciteit toerit Poort op de A6
- Toepassen intelligente verkeerslichten (iVRI's)
- Onderzoeken mogelijkheden Smart Mobility toepassingen

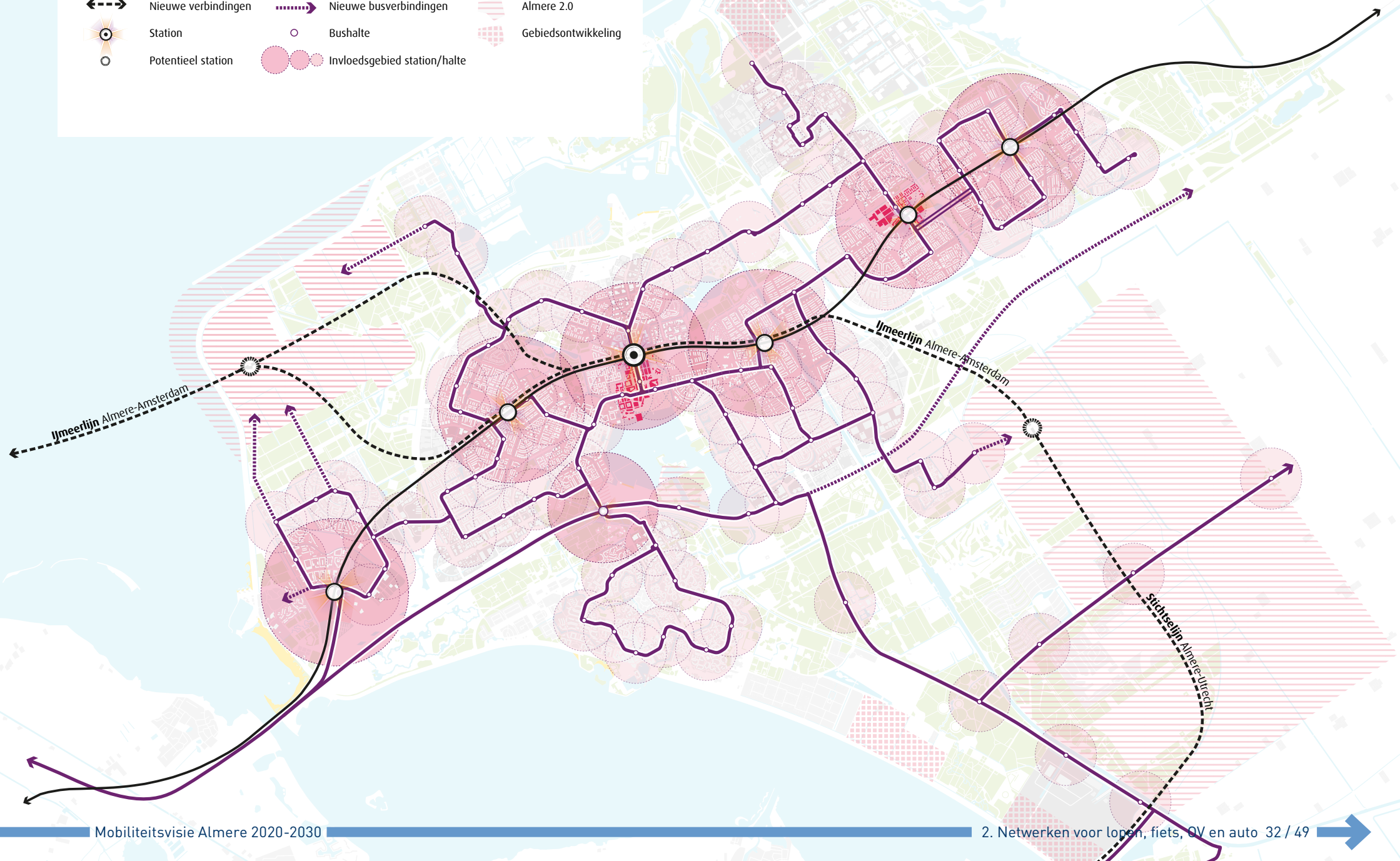
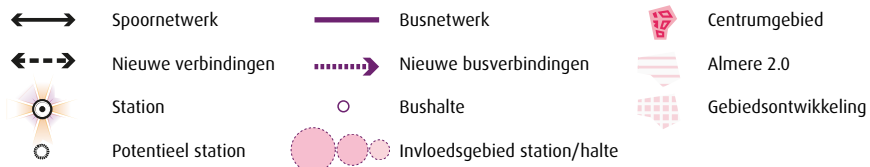
De capaciteit van het hoofdwegennetwerk in Almere is voldoende. Alleen op de Buitenhoutsedreef en in het centrum is sprake van lichte vertraging in de spits of op zaterdag. Op de provinciale rondweg Hogering is sprake van grotere vertraging. Op alle andere dreven is nergens sprake van structurele filevorming.

Het knelpunt op de Hogering wordt door de provincie Flevoland de komende jaren opgelost door een verbreding van de weg.

Naar de toekomst toe, wanneer Almere Poort met de wijken Duin en Stadstuinen verder



OV-Netwerk | Mobiliteitsvisie Almere



ontwikkeld wordt, zien we een opgave bij de toerit Poort naar de A6 toe. De hoeveelheid verkeer die de A6 op wil, past dan niet meer. De toerit dient dan, in samenwerking met Rijkswaterstaat, uitgebreid te worden.

Rondom het centrum van Almere hebben de dreven (Spoordreef-Noord, Randstaddreef, Cinemadreef) nog voldoende restcapaciteit om groei in het centrum op te kunnen vangen.

Verder bestaat de opgave voor het autoverkeer vooral uit het slim benutten van de bestaande infrastructuur. Dat kan bijvoorbeeld een rijstrook erbij zijn bij een kruispunt of het ombouwen van een rotonde naar een kruispunt met verkeerslichten en smart mobility maatregelen als een slimme verkeerscentrale en doseren van autoverkeer indien nodig.

We monitoren de reistijden op het hoofdnet auto zodat we een actueel beeld hebben en trends kunnen signaleren. Die reistijd toetsen we aan een doorstroomeis. Als de reistijd in de spits structureel anderhalf keer zo lang wordt als de reistijd buiten de spits, dan is dit een indicatie voor een mogelijk knelpunt. Dat leidt tot het uitvoeren van een analyse. Voor stadsstraten, waar meer interactie met ander verkeer is, ligt die grens bij een reistijd die in de spits twee keer zo lang mag zijn als buiten de spits.

Zo houden we ook vinger aan de pols bij de Buitenhoutsedreef en de dreven in het centrum. Het hoofdnet auto bestaat uit alle wegen binnen de gemeente die een stroomfunctie hebben en die daarmee een rol vervullen in de ontsluiting van wijken en stadsdelen.

Zie de kaart van het hoofdnet auto op de volgende pagina.

Naast benutting van de bestaande infrastructuur zetten we in op slimme systemen die bijdragen aan een goede doorstroming en die zorgen voor minder afremmend en optrekkend verkeer bij kruispunten hetgeen goed is voor de luchtkwaliteit.

Voorbeelden hiervan zijn de toepassing van iVRI's en Smart Mobility.

iVRI's zijn verkeerslichten die in staat zijn om data rechtstreeks van voertuigen te ontvangen en terug te sturen en op basis van die informatie de verkeersregeling aan te passen. Ze registreren dat er verkeer aankomt, zien om welk type verkeer het gaat en welke hoeveelheid. Ze zijn daarmee in staat om op de actuele situatie in te spelen. En de verkeerslichten regelen automatisch bij wanneer de verkeersstroom anders is dan normaal zoals bijvoorbeeld bij een evenement of wegwerkzaamheden.

Nieuwe verkeerslichten of verkeerslichten die toe zijn aan onderhoud worden vervangen door iVRI's.

Smart mobility toepassingen kunnen ook worden ingezet om verkeer te geleiden. Bijvoorbeeld om weggebruikers via de gezondste route of de weg met de minste overlast te geleiden. Smart mobility toepassingen zijn bijvoorbeeld slimme apps op je telefoon, slimme techniek in je auto en het slim combineren van verkeersdata.

De provincie Flevoland onderschrijft het belang van smart mobility in haar coalitieakkoord. Daarin staat: We zetten smart mobility in als onderdeel van de oplossing voor knelpunten in de bereikbaarheid. De Floriade wordt daarbij als voorbeeld benoemt.

We gaan samen met de provincie Flevoland onderzoeken wat de concrete toepassingen op het gebied van Smart Mobility zouden kunnen zijn, zowel voor de Floriade als Almere breed.

Ontwerprichtlijnen voor hoofdnetwerken

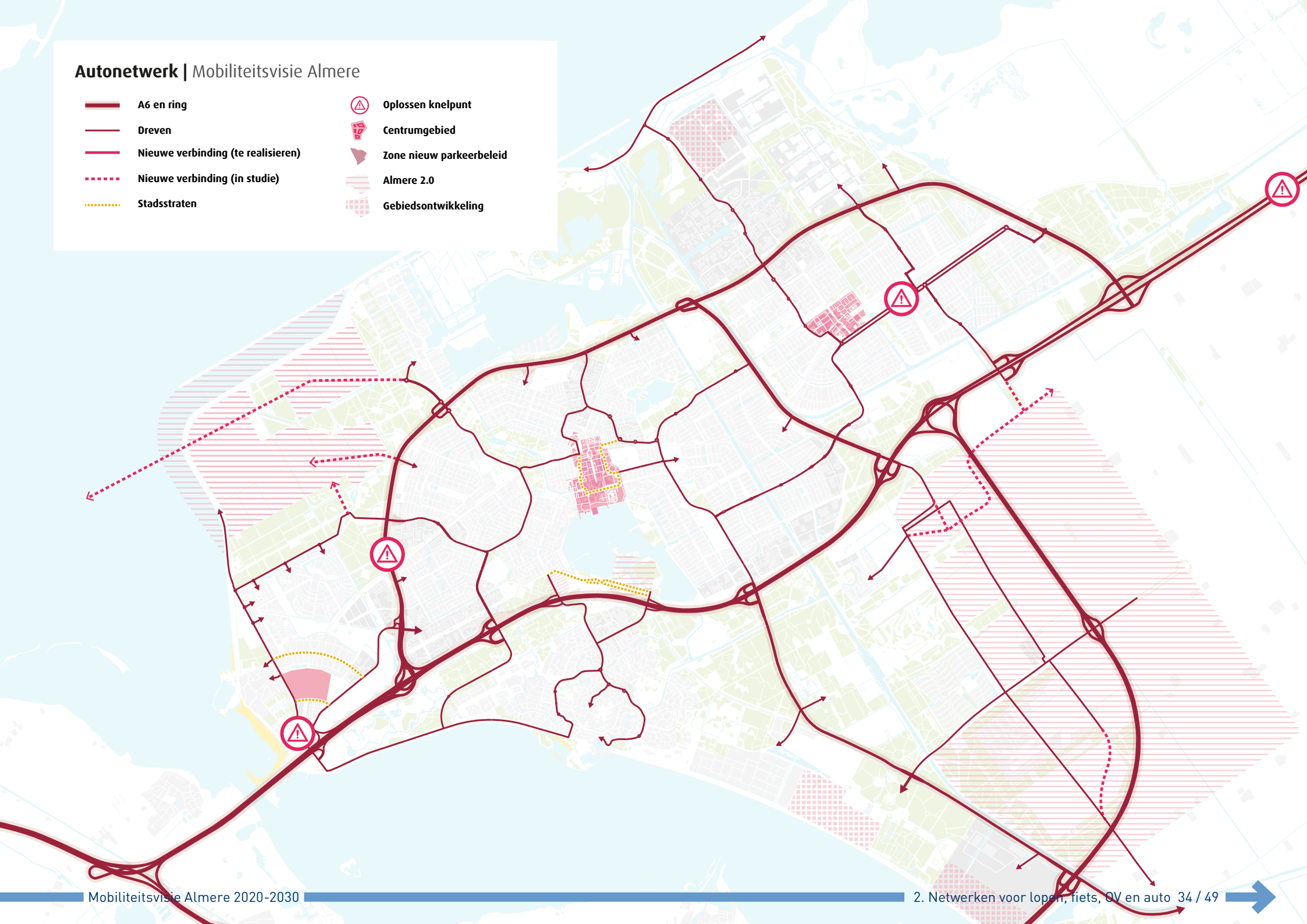
Voor de verschillende hoofdstructuren hanteert Almere ontwerprichtlijnen. Deze geven de standaardmaten van wegen, busbanen en fietspaden aan. Daarnaast staat beschreven wat de gewenste kruispuntoplossing is bij een kruising van auto met bus of fiets met auto.

Bij auto wordt onderscheid gemaakt tussen dreven en stadsstraten en voor de fiets tussen fietssnelwegen (Spoorbaanpad) en hoofdnet fiets. In bijlage 1 zijn de ontwerprichtlijnen uitgewerkt.



Autonetwerk | Mobiliteitsvisie Almere

- A6 en ring
- Dreven
- Nieuwe verbinding (te realiseren)
- Nieuwe verbinding (in studie)
- Stadsstraten
- Oplossen knelpunt
- Centrumgebied
- Zone nieuw parkeerbeleid
- Almere 2.0
- Gebiedsontwikkeling



HOOFDLIJN 3

REGIONALE BEREIKBAARHEID



Almere Centrum wordt verder ontwikkeld als knooppunt in regionale en nationale netwerken. Door niet alleen de verbindingen met de Metropoolregio Amsterdam te verbeteren, maar ook met Utrecht, zowel over het spoor als via de weg. Op korte termijn sluit Almere aan op het netwerk van regionale fietsroutes en zet in op het beter aansluiten van omliggende kernen op het hoogwaardig busvervoer in de stad. Almere gaat voor realisatie van een IJmeerverbinding. Dit draagt bij aan de robuustheid van het vervoerssysteem van de MRA en de in- en externe bereikbaarheid van Almere. Voor het in ontwikkeling nemen van Pampus is de IJmeerverbinding een voorwaarde.

Het Rijk en de MRA streven naar een verdere versterking van de internationale concurrentie- positie en de leefbaarheid van de regio. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat, goede bereikbaarheid en unieke natuur- en recreatiegebieden zijn hier belangrijke onderdelen van. Door de ligging in de regio en de unieke ruimtelijke opzet van Almere vormt de stad een essentiële schakel in het accommoderen van groei en versterking van het regionaal-stedelijke systeem.

Om de regionale bereikbaarheid te borgen, hebben we de volgende doelen:

- 1 Trein-/busverbinding naar Amsterdam verbeteren
- 2 De regionale fietsverbinding naar Amsterdam en Lelystad verbeteren
- 3 Een multimodale IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere realiseren
- 4 Betrouwbare reistijden voor de auto naar Amsterdam, Utrecht en Lelystad
- 5 De reistijd per OV naar Utrecht verkorten
- 6 Stichtselijn als reservering behouden

1 Trein-/busverbinding naar Amsterdam verbeteren

- Realiseren uitbreiding station Weesp met 8-sporigheid
- Van 4 naar 6 directe treinen per uur naar Amsterdam Centraal
- Opstellen verbeterplan nachtvervoer naar Amsterdam

Rondom Almere is de afgelopen tien jaar vooral de auto- en businfrastructuur richting Amsterdam uitgebreid. Mede hierdoor is het autoverkeer in absolute zin het sterkst gegroeid. De ruimtelijk-economisch verbinding met de regio Amsterdam is daardoor goed. Veel Almeerders werken en recreëren in de regio en veel Almeerse ondernemers hebben hier zakelijke relaties. De (R-net)busverbindingen tussen Almere en Amsterdam rijden overdag en met name rondom de spijtijden vaak. We verwachten dat de vervoervraag groeit en dat deze R-net corridors daarbij onmisbaar zijn.

De uitbreidingen op het spoor, in het kader van het programma OV-SAAL, zijn slechts voor een deel gerealiseerd. Het aantal treinreizigers groeit met zo'n 4-6 procent per jaar. Station Poort groeit, mede door de ontwikkeling van het stadsdeel, het sterkst. Opvallend is wel, wanneer het aantal reizigers wordt afgezet tegen het aantal inwoners, dat in Almere Poort het percentage inwoners dat met de trein reist veel hoger is dan in andere stadsdelen.

Treinreizigers Station	Aantallen in- en uitstappers per dag				Groei		5 jaar	10 jaar
	2008	2016	2017	2018	'16-'17	'17-'18	'13-'18	'08-'18
Almere Buiten	8.812	6.488	7.314	7.532	12,7%	3,0%	3,1%	-14,5%
Almere Centrum	20.010	24.127	25.888	27.124	7,3%	4,8%	16,2%	35,6%
Almere Muziekwijk	7.258	6.807	6.400	6.420	-6,0%	0,3%	2,1%	-11,5%
Almere Oostvaarders	3.441	4.714	4.327	4.502	-8,2%	4,0%	5,1%	30,8%
Almere Parkwijk	4.582	3.623	3.109	3.624	-14,2%	16,6%	-7,2%	-20,9%
Almere Poort	0	3.717	4.439	5.243	19,4%	18,1%	132,4%	-
totaal	44.103	49.476	51.477	54.445	4,0%	5,8%	14,9%	23,4%

Vanwege de groei van het aantal treinreizigers vanuit Almere is het essentieel dat er geïnvesteerd wordt in het spoor zodat er meer treinen kunnen rijden. Belangrijk hierin is de uitbreiding van station Weesp met 2 sporen. Sprinters staan nu 10 minuten stil op station Weesp. Dit is onacceptabel op een reistijd van 20 minuten.

Ook dienen er meer rechtstreekse treinen te komen vanuit Almere naar Amsterdam Centraal. Dat zijn er nu 4 per uur. We zouden graag zien dat dit er 6 per uur worden. Hiervoor werken we samen met NS, Prorail, Rijk en regionale partners binnen programma OV-SAAL en aan het OV-Toekomstbeeld.



Een belangrijk speerpunt voor de ontwikkeling en verbreding van Almere is een verbetering van het nachtvervoer tussen Almere en Amsterdam. Sinds de start van de nieuwe concessie rijden er in twee nachten (vrijdag-zaterdag en zaterdag-zondag) nachtbussen tussen Amsterdam en Almere. Dit zijn drie lijnen die drie keer per nacht vertrekken. Om de stad aantrekkelijker te maken voor de vestiging van studenten is ook op donderdagnacht een aantrekkelijke verbinding gewenst. Hiertoe wordt een onderzoek gestart naar de verschillende mogelijkheden.

2 De regionale fietsverbinding naar Amsterdam en Lelystad verbeteren

- Samenwerken met regionale partners aan de realisatie van de fietssnelweg F6

De fietssnelweg bestaat uit de route via het Spoorbaanpad en richting Lelystad uit de route langs de Lage Vaart. Deze route hernoemen we tot F6, naar analogie en vanwege paralleliteit met de A6. De F6 betreft natuurlijk vooral de centrale drukke fietsslagader tussen Buiten, Stad en Poort

Het gebruik van de route over de Hollandsebrug richting Gooi, Weesp, en Amsterdam groeit: ondanks de grotere afstand is deze met de groei van E-bikes en steeds meer aandacht voor gezondheid voor steeds meer mensen te overbruggen. Voorbij de Hollandsebrug is de onveilige situatie op de IJsselmeerweg voor fietsers nog een aandachtspunt, hierover gaan we in overleg met de regionale partners (cq vervoerregio en de regio Gooi en Vechtstreek)

Het gebruik van de regionale uitloper naar Lelystad is gering, en behoeft vooralsnog geen infra-aanpassing; wel kan de route kan tussen Almere en Lelystad aantrekkelijker gemaakt worden met name voor recreatief fietsverkeer door meer afwisseling in de groene inrichting, en de versterking van de (zicht)relatie met de oostvaardersplassen. De bewegwijzering en 'Framing' met het F6-symbool kan de route meer onder de aandacht brengen.

Onderdeel van het metropolitane fietsnetwerk is de regionale fietsroute vanuit Amsterdam naar Almere en verder richting Lelystad. In Almere loopt deze doorgaande route via het Spoorbaanpad en langs de Lage Vaart. De afgelopen jaren is de route al verbeterd en in de komende jaren wordt hier verder aan gewerkt. Verbetering van de route is ook als opgave benoemd in het coalitieakkoord van de provincie Flevoland.

Met de opkomst van de elektrische fiets kan de route een stevige boost gebruiken om er een

volwaardige, aantrekkelijke regionale snelfietsroute van te maken, de F6. Dat kunnen infrastructuurle maatregelen zijn, maar ook maatregelen om de vindbaarheid & herkenbaarheid van de route te verbeteren. We zoeken hiervoor de samenwerking met de regionale partners.

3 Een multimodale IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere realiseren

- Toewerken naar concrete besluiten in het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area
- Uitwerken IJmeerverbinding in relatie tot verstedelijkingsstrategie in het Handelingsperspectief Oostflank MRA

In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) uit 2013 is het toekomstperspectief voor Almere vastgelegd. Dat ging uit van een westelijk georiënteerde stad met 60.000 nieuwe woningen vanaf 2010 en de ambitie voor een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. In de Bestuursvereenkomst RRAAM en de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 zijn afspraken gemaakt over de realisatie van deze uitbreiding. In die afspraken staat ook de IJmeerverbinding als tweede westelijke verbinding tussen Amsterdam en Almere benoemd. De komst van een IJmeerverbinding is onlosmakelijk verbonden met de verstedelijking van Pampus. De raad van Almere heeft de komst van de IJmeerverbinding als randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Pampus benoemd.

De RRAAM-afspraken worden komende twee jaar met rijk en regio geactualiseerd. Dat gebeurt door middel van een MIRT-onderzoek naar de Amsterdam Bay Area. Onderdeel hiervan is het verstedelijkingsvraagstuk in deze regio en de daaraan gekoppelde infrastructuurle verbindingen zoals de IJmeerverbinding. Het onderzoek met ook duidelijk maken voor welke vervoerwijzen een extra verbinding noodzakelijk is. Het MIRT-onderzoek richt zich op de langere termijn en kijkt 20 jaar vooruit.

Parallel hieraan wordt ook samengewerkt aan de verstedelijkingsstrategie voor de lange termijn. Dit gebeurt binnen het Handelingsperspectief Oostflank MRA. Hierin participeren het Rijk, provincie Flevoland, gemeente Amsterdam en gemeente Almere. Het handelingsperspectief is daarmee een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke verstedelijkingsstrategie van de MRA. Daarnaast dragen de uitkomsten bij aan de verdere vorming van het ontwikkelpad van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het OV-toekomstbeeld, waarin de MRA en het rijk samenwerken.



4 Betrouwbare reistijden voor de auto naar Amsterdam, Utrecht en Lelystad

- Verbreden A6 tussen Almere en Lelystad
- Samenwerken aan maatregelen A27 tussen Almere en Hilversum/Utrecht

Voor wat betreft de autobereikbaarheid is ons doel om betrouwbare reistijden te hebben naar de belangrijkste regionale bestemmingen: Amsterdam, Utrecht en Lelystad. Richting Amsterdam is de capaciteit van de A1 en A6 recent uitgebreid. De uitbreiding van de A9 is in volle gang.

De A6 naar Lelystad kent zowel in de ochtend- als de avondspits een groot knelpunt tussen Almere en Lelystad. Hiervoor loopt een Tracéwetprocedure om de A6 te verbreden naar 2x3 rijstroken. Ook wordt er een extra afslag gemaakt naar de luchthaven Lelystad Airport.

Ook de capaciteit van de A27 richting Hilversum/Utrecht blijft een punt van onverminderde aandacht. Zeker nu de ontwikkeling van Hout en Oosterwold zo voortvarend loopt. Om tot een passende oplossing te komen zetten we in op een goede regionale samenwerking. Een oplossing voor dit traject zal alleen met regionale cofinanciering in beeld komen bij het Rijk.

5 De reistijd per OV naar Utrecht verkorten

- Inzetten op snelle busverbinding
- Bepleiten intercityverbinding

Tussen Almere en Utrecht rijdt op dit moment een Sprinter die er ruim drie kwartier over doet. Tegelijkertijd neemt de pendel tussen Utrecht en Almere toe en wordt Utrecht een steeds belangrijker werkgebied voor mensen die in Almere wonen. Door het ontbreken van goede openbaar vervoerverbindingen neemt de druk op A27 toe.

We spannen ons in voor de korte termijn om een betere busverbinding op de corridor Almere - 't Gooi - Utrecht voor elkaar te krijgen. Naar mate Almere zich verder zal ontwikkelen wordt de kwaliteit van de verbindingen (zowel trein als bus) richting Utrecht en 't Gooi steeds belangrijker. In de aankomende jaren zal er meer onderzoek worden gedaan naar de levensvatbaarheid van deze OV-verbindingen. Dit doen we samen met regionale partners langs deze corridor. Voor de lange termijn zetten we in op een snelle treinverbinding tussen Almere via Hilversum naar Utrecht, met een streefreistijd van 30 minuten.

6 Stichtselijn als reservering behouden

- Meenemen in bereikbaarheidsopgave oostkant Almere

Uitbreiding van de treinverbinding richting Utrecht wordt in grote mate bepaald door de capaciteit van de spoorlijn tussen Weesp en Hilversum. Op lange termijn is het ook een optie om een nieuwe verbinding te realiseren via Hout/Oosterwold, de Stichtselijn. Hiervoor is in de omgevingsvisie Almere van 2017 een ruimtelijke reservering opgenomen. De huidige ontwikkeling van Oosterwold heeft vooral woningbouw in lage dichtheden en biedt geen voedingsbodem voor hoogwaardig openbaar vervoer. Toch houden we de ruimtelijke reservering in stand.

Wanneer Almere doorgroeit naar een stad van meer dan 300.000 inwoners zal er ook meer behoefte zijn aan een goede verbinding met Utrecht. Dit kan een trein zijn of een HOV-bus.

Verdere ruimtelijke ontwikkeling aan de oostkant van Almere, zoals Oosterwold 2, betekent een nieuwe bereikbaarheidsopgave van dat gebied. In hoofdstuk 2, netwerken voor lopen, fiets, OV en auto, is benoemd dat er een visie op OV voor de oostkant van Almere gemaakt wordt en waarin de Stichtselijn een onderdeel is.



HOOFDLIJN 4

KNOOPPUNTONTWIKKELING



De metropoolregio Amsterdam maakt een sterke economische ontwikkeling door. In het bijzonder Schiphol en Amsterdam zijn belangrijke vestigingsplaatsen voor (inter)nationale bedrijvigheid. Deze economische ontwikkeling brengt ook een enorme vraag naar woningen met zich mee. Tot 2040 zijn, inclusief de eigen stedelijke groei, tenminste 250.000 nieuwe woningen nodig, waarvan een groot deel al op korte termijn. Deze vraag slaat in de hele regio en dus ook in Almere neer.

Het is een slimme strategie om de regio bereikbaar te houden door te bouwen op de plekken met het beste mobiliteitsaanbod. Zoals bij de stations in Almere, die knooppunten zijn in de mobiliteitsnetwerken van trein, bus, fiets en auto.

Met deze knooppuntontwikkeling snijdt het mes aan twee kanten: enerzijds worden de hoge investeringen in de infrastructuur beter benut en anderzijds bieden de knooppunten gebruikers een grote flexibiliteit door het beste mobiliteitsaanbod.

Het intensiever bouwen rondom knooppunten speelt ook in op de toenemende vraag naar woningen voor kleinere huishoudens en de behoefte aan gemengde stedelijke milieus met de nabijheid van voorzieningen.

Veel werkgelegenheid bevindt zich op bedrijventerreinen in de stad als uitloei van een geplande stad. Kijkend naar de economische sectoren die het goed doen is juist groeiende behoefte aan meer informele en gemengde milieus met een goede multimodale bereikbaarheid, hogere dichtheid en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte.

Over 10 jaar is de A1/A6 richting Amsterdam weer dichtgeslibd. Daarmee wordt de rol en afhankelijkheid van het OV voor de ontwikkeling van Almere steeds belangrijker. Met het inzetten op knooppuntontwikkeling geven we richting aan deze koers.

Dit zijn onze doelen:

- 1 Verdichting van programma rond knooppunten
- 2 Verblijfskwaliteit rond knooppunten verhogen
- 3 Ondersteunend parkeerbeleid opstellen
- 4 Overstap verbeteren

1 Verdichting van programma rond knooppunten

- Intensiveren stedelijke ontwikkelingen bij stations
- Opstellen verkeersplan stadscentrum
- Opstellen kader knooppuntontwikkeling
- Voorzieningen op loopafstand en nabij OV-haltes

Door de verknoping van de mobiliteitsnetwerken en daarin de koppeling met het openbaar vervoer maken de stations van Almere tot logische locaties voor een verdere programmatische verdichting. De stations in de stadsdeelcentra, Almere Poort, Centrum en Buiten lenen zich door de aanwezige voorzieningen hiervoor het meest, maar ook de andere stations hebben deze potentie.

De visie op het Stationskwartier is een uitstekend voorbeeld van knooppuntontwikkeling: Verbetering van het station en de omgeving en toevoeging van nieuwe woningen en functies in hoge dichtheden. Ook het oppakken van ontwikkel- en transformatiekansen bij station Almere Buiten laten zien hoe knooppuntontwikkeling en stedelijke vernieuwing hand in hand kunnen gaan.

Nabij Poort is in Olympiakwartier West weinig in hoge dichtheden gebouwd, maar met de ontwikkeling van Olympiakwartier Oost zijn nog kansen.

Het centrum van Almere met het Stationskwartier biedt de meeste kansen voor verdichting. Het gebied is goed bereikbaar met verschillende vervoerwijzen, is het enige volwaardige intercitystation en heeft al een gemengd stedelijk karakter met een grote mate aan diversiteit van voorzieningen.

Hiertoe zijn door marktpartijen al tal van transformatie initiatieven ontwikkeld. Daarnaast is er nog steeds ontwikkelruimte beschikbaar. Een eerste verkenning wijst uit dat de huidige verkeersnetwerken in het centrum een verdubbeling van het huidige woningaantal met een toename van 7.000 woningen zeker aankunnen. Meer mensen in het centrum leidt niet alleen tot kortere verplaatsingsafstanden en een groter aandeel lopen en fietsen, maar vergroot ook het draagvlak voor voorzieningen. Daarnaast draagt het bij aan de gewenste levendigheid en geeft het een impuls aan de economische ontwikkeling. Inzetten op verdichten en centrumontwikkeling betekent dat de druk op de ruimte in het centrumgebied en behoeftes en gebruik gaan veranderen. Met deze ontwikkeling zal een nieuwe balans moeten worden gevonden tussen de stroomfunctie van verkeer en de verblijfskwaliteit. Dat betekent een heroriëntatie op de huidige opzet en inrichting van de



verkeersstructuur, het parkeerbeleid en de inrichting van de openbare ruimte. De rol van de voetganger en fietser daarin wordt belangrijker. Daarom gaan we voor het centrum, waar de grootste verdichtingsopgave ligt, een verkeersplan opstellen.

En meer generiek voor alle knooppunten is een kader voor knooppuntontwikkeling nodig waarbij een prioritering en categorisering van knooppunten gemaakt wordt. Ontwikkelingen bij knooppunten kunnen getoetst worden aan de eisen die vanuit dit kader worden gesteld.

Een Almeerse kwaliteit is dat de voorzieningenstructuur van de stad zo ontworpen is dat de loopafstanden naar voorzieningen en het openbaar vervoer kort zijn. Trein en bus gaan midden door de stad heen en stations en bushaltes liggen centraal in de wijken of buurten. Door de nabijheid en mix van voorzieningen, als supermarkten en gezondheidscentra en wonen, zijn het plekken van ontmoeting en zorgen ze voor sociale cohesie in de wijk. Programma, openbare ruimte en OV-mobiliteit versterken elkaar en maken onderdeel uit van de gewaardeerde Almeerse woonkwaliteit. Echter, door schaalvergroting zijn voorzieningen samengevoegd of supermarkten naar dreven verplaatst. Daar zijn ze minder makkelijk te bereiken voor mensen zonder auto. Afstanden tot de voorzieningen zijn daardoor groter geworden en de samenhang met de oorspronkelijk opzet raakt verloren. Vanuit inclusiviteit en nabijheid vinden we deze ontwikkeling ongewenst en geven we de voorkeur aan voorzieningen op loopafstand en nabij OV-haltes. Dit hangt nauw samen met slim locatiebeleid uit hoofdlijn 1 Gezonde en duurzame mobiliteit.

Bushaltes in de wijken lenen zich voor kleinschalige verdichting. Op deze plekken kan het toevoegen van programma bijdragen aan de leefbaarheid in de wijken, sociale veiligheid (meer ogen op straat) en aan het draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand van de woningen.

2 Verblifskwaliteit rond knooppunten verhogen

- Verbeteren van de beleving en sociale veiligheid op stations Parkwijk, Muziekwijk en Oostvaarders
- Ontwerpen openbare ruimte met voetganger en fietsers als dragers
- Realiseren overkapping busstation 't Oor

De kwaliteit van de openbare ruimte en nabijheid van functies bepalen in belangrijke mate de aantrekkelijkheid van knooppunten. De beleving van de omgeving rond stations is een

aandachtspunt. De stations in Almere scoren relatief laag in onderzoek onder reizigers. De inrichting is gedateerd en ook de sociale veiligheid is op plekken ondermaats. Dat speelt met name bij de stations Parkwijk, Muziekwijk en Oostvaarders.

In de gebieden rond knooppunten is behoefte aan een nieuwe balans tussen enerzijds, de goede aspecten van het huidige systeem van gescheiden mobiliteitsnetwerken en de wens om de openbare ruimte een impuls te geven, en anderzijds, meer ruimte en aantrekkelijke kwaliteit te bieden voor de voetganger en fiets. De voetganger en fietser zijn rondom de knooppunten de belangrijkste reizigers. Bij het ontwerp en inrichting van de openbare ruimte willen we hen centraal stellen. Daarbij houden we ook specifiek rekening met ouderen, slechtzienden en mindervaliden.

Samen met NS en Prorail wordt gekeken welke maatregelen mogelijk zijn.

De nieuwe openbaar vervoer knoop busstation 't Oor is met de verbreding van de A6 verplaatst naar een viaduct bovenop de A6.

Om het busstation goed te laten functioneren is het van belang wachtende en overstappende reizigers comfort en beschutting te bieden. Hiervoor wordt nog voor de Floriade 2022 een overkapping gerealiseerd.

3 Ondersteunend parkeerbeleid opstellen

- Opstellen nota parkeernormen
- Opstellen parkeervisie

Almere verkeert in de unieke positie dat er vrijwel overal in de directe omgeving van de bestemming geparkeerd kan worden. Het stedenbouwkundige ontwerp van Almere is gemaakt in een tijd dat van begin af aan rekening gehouden kon worden met autoverkeer. Gevolg hiervan is dat Almere (ook de centrumgebieden) goed bereikbaar is per auto en over relatief veel parkeervoorzieningen beschikt. In het centrum is nog steeds voldoende parkeercapaciteit aanwezig.

De parkeernormen van Almere zijn tot dusver gerelateerd aan het type functie en de kenmerken daarvan (woning, kantoor, winkel, etc.). Er is geen rekening gehouden met het type gebied of de aanwezigheid van de alternatieve vervoersmogelijkheden (fiets en openbaar vervoer). De parkeernormen sluiten aan bij de behoefte, rekening houdend met de specifieke kenmerken van het gebied. Deze en andere vraagstukken gerelateerd aan de parkeernormering worden uitgewerkt in de nota parkeernormen.



In gebieden waar sprake is van een hoge parkeerdruk die ten koste gaat van de leefbaarheid (wonen) en/of economische vitaliteit (winkels) gaan we, op basis van de parkeervisie, kijken welke oplossingen daarvoor kunnen worden gevonden.

In het centrum willen we parkeren zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen te laten plaatsvinden, zodat ruimte ontstaat voor kwaliteitsverbeteringen in de openbare ruimte. Onderwerpen als tarieven, blauwe zones e.d. worden uitgewerkt in de parkeervisie.

4 Overstap verbeteren

- Kwaliteitsimpuls Almere Centrum
- Verbeteren fietsparkeergelegenheid bij stations
- Uitbreiden P+R-mogelijkheden

Belangrijk in het goed functioneren van een knooppunt is de wijze waarop de overstap geregeld is. Deze moet soepel, snel en comfortabel zijn. Een fietsenstalling ligt bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ingang van het station. Voor de overstap van bus naar trein moet er een logische, directe en duidelijke looproute zijn. Leesbaarheid, oriëntatie en bewegwijzering speelt daarin een belangrijke rol. En de stationsomgeving dient schoon, heel en sociaal veilig te zijn.

Een belangrijke verbetering wordt behaald bij het vernieuwen van station Almere Centrum. De nieuw te bouwen fietsenstalling sluit aan op de stationshal en de routes in het station worden verbreed en toegankelijker.

In 2022 is station Almere Centrum een belangrijke entree voor de Floriade. ProRail, NS en de gemeente Almere hebben dit moment aangegrepen om het station en de omgeving grondig te moderniseren. De hal en perrons worden gerenoveerd, de fietsenstallingen opgeknapt en uitgebreid, en de buitenruimte verbeterd. Daarbij wordt ook nadrukkelijk aandacht geschonken aan duurzaamheid, door bijvoorbeeld toepassing van zonnepanelen.

Een deel van de reizigers, komt met de fiets naar het station om daar over te stappen op de trein. We willen dit graag stimuleren. Zowel voor wat betreft de kwantiteit (hoeveelheid

plekken) als de kwaliteit (de aantrekkelijkheid en vindbaarheid van voorzieningen). We breiden samen met Prorail de fietsparkeergelegenheid bij de stations Centrum en Poort uit. In het centrum van Almere is het fietsparkeren in 2018 uitgebreid en zijn de stallingen opgeknapt. Verder monitoren we jaarlijks de bezettingsgraad van de fietsenstallingen bij alle stations. Wanneer er knelpunten optreden, zullen we, in overleg met Prorail, een voorstel doen voor maatregelen.

Voor de overstap van de auto naar de trein liggen bij alle stations van Almere P+R terreinen, uitgezonderd Almere Centrum. Bij Almere Centrum kan in de reguliere parkeergarages geparkeerd worden. De P+R terreinen worden goed gebruikt. Naar de toekomst toe wordt hun functie alleen maar belangrijker.

Want de komende 10 jaar raken de A1 en A6 aan de maximale capaciteit. En de gemeente Amsterdam werkt aan een programma Amsterdam Autoluw, waarbij in Amsterdam minder ruimte is voor de auto om naar de bestemming te rijden.

Almere ligt aan de rand van de MRA, waardoor het aantrekkelijk is om hier de overstap te maken vanuit de auto op het OV-systeem. De overstap van auto naar het OV-systeem willen we faciliteren. We monitoren hiertoe jaarlijks de bezettingsgraad van de P+R-terreinen. Bij knelpunten zullen we een voorstel doen voor maatregelen. We kunnen hiervoor ook aansluiten bij regionale programma's.



GEBIEDSGERICHTE BENADERING VAN MOBILITEIT

De doorontwikkeling van de bestaande stad en de grote vraag naar woningen zorgen ervoor dat Almere gaat veranderen. De meerkernige structuren met een raamwerk van groen en water daartussen blijft het fundament, maar verschillen tussen de kernen nemen toe. Dit betreft zowel de ruimtelijke inrichting van de wijken, de bevolkingssamenstelling als de voorzieningenstructuur en economische ontwikkelingen in de wijken. Nieuwe gebieden worden ontwikkeld. Bestaande gebieden verdichten, vernieuwen of transformeren. Almere kent steeds meer diversiteit. Conform de omgevingsvisie 2017 zet Almere actief in op meer variatie in de stad, binnen de karakteristieke ruimtelijk structuur. Deze toenemende diversiteit tussen de kernen, en soms ook binnen de kernen, betekent dat Almere niet overal meer op dezelfde manier met het mobiliteitsbeleid wil of kan omgaan. Het mobiliteitsbeleid krijgt een meer gebiedsgerichte insteek. Vanuit mobiliteit zijn de stedelijke dichtheid, de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer en voorzieningen onderscheidende factoren die vragen om een andere aanpak. Een dichtbebouwd gemengd stedelijk gebied vraagt om een ander beleid dan een landelijk woonmilieu. Bijvoorbeeld waar het gaat om de bereikbaarheid per openbaar vervoer of de inrichting van de openbare ruimte en het parkeerbeleid. Voor Almere onderscheiden we drie type stedelijke milieus.

	Stedelijke dichtheid	Voorzieningen	OV-bereikbaarheid
Centrumgebieden	>45 won/ha Functiemening	Op loopafstand	Treinstation + HOV Bus
Stadswijken	15-45 won/ha	Op fietsafstand	HOV Bus
Landelijk wonen	<15 won/ha	Op e-fietsafstand	Geen of beperkt OV

Centrum gebieden

Centrumgebieden kenmerken zich door een sterke menging van wonen, werken en voorzieningen en een hoge stedelijke dichtheid. Fietsers en vooral voetgangers zijn de belangrijkste gebruikers van de openbare ruimte. Het autobezit is in vergelijking met de rest van de stad lager. Voor mensen die er wonen zijn alle belangrijke dagelijkse

voorzieningen op loopafstand. Deze gebieden zijn erg goed bereikbaar per openbaar vervoer. Aandachtspunten in centrumgebieden zijn de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid voor bezoekers. Een goede balans tussen verblijven en verplaatsen staat voorop. Op dit moment heeft alleen Almere Centrum en de gebieden rondom de stations de kenmerken van een centrumgebied. Al is de dichtheid op verschillende plekken nu nog lager dan 45 won/ha.

Stadswijken

Het grootste deel van Almere bestaat uit ruim opgezette groene stadswijken, waar wonen met afstand de belangrijkste functie is en de kwaliteit daarvan hoog is. Deze wijken liggen op fietsafstand van voorzieningen in het groen en zijn via de HOV-bus over de vrije busbaan goed verbonden met de rest van de stad. De drevenstructuur biedt goede autoverbindingen met andere stadsdelen en voorkomt doorgaand verkeer door de wijken. Aandachtspunt in deze wijken is de sociale veiligheid bij bushaltes en fietsroutes. Daarnaast kennen bepaalde stadswijken een hoge parkeerdruk en is de oriëntatie in de wijk soms een probleem, doordat de verkeersstructuur van de wijk eentonig is. Afname van het voorzieningenaanbod of een voorzieningenaanbod dat niet goed aansluit op de veranderende bevolkingssamenstelling is ook een aandachtspunt, waardoor mensen verder moeten reizen, zeker als ze geen auto hebben.

Landelijk wonen

Almere kent een aantal bijzondere woonmilieus met lage woningdichtheden, zoals Oosterwold en Overgooi, maar ook aan de randen van andere kernen. Deze wijken kenmerken zich door ruime kavels, hoog autobezit en veel vrijheid voor bewoners om de wijk op hun manier in te richten. Aandachtspunten zijn vooral de lange afstanden naar voorzieningen en de rest van de stad. Zeker voor mensen die niet van de auto gebruik maken. Ontsluiting met openbaar vervoer is door de lage dichtheden vaak financieel niet haalbaar. De e-fiets kan een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. Doordat hier grotere afstanden mee kunnen worden overbrugd.



Uitgangspunten voor mobiliteit meegeven aan gebiedsvisies

Deze mobiliteitsvisie is een uitwerking voor mobiliteitsbeleid van de omgevingsvisie. Voor toekomstige gebiedsvisies (onderdeel van de omgevingsvisie) geeft deze visie het beleidskader voor mobiliteitsvraagstukken. Afhankelijk van het type stedelijke milieu geven we, op een aantal thema's uit de mobiliteitsvisie, per gebiedstype andere uitgangspunten mee voor de uitwerking van het mobiliteitssysteem in deze gebiedsvisies. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het belangrijk rekening te houden met de bestaande omgeving en het mobiliteitsbeleid daarop af te stemmen. Als er bijvoorbeeld gekozen wordt voor een ontwikkeling met relatief hoge dichtheden en een lage parkeernorm, maar de buurten daaromheen kenmerken zich juist door een ruime norm en lage dichtheden, dan zorgt dat voor spanning. Nieuwe bewoners zullen dan eerder geneigd zijn hun auto in de buurt ernaast te parkeren. Omgekeerd geldt hetzelfde: een ontwikkeling met lage dichtheden en ruime parkeernorm past minder goed in een gebied dat goed bereikbaar is met openbaar vervoer. Dat betekent niet dat er helemaal geen ruimte is voor ontwikkelingen die afwijken van hun omgeving, maar wel dat het mobiliteitsbeleid (wat daarbij past) kan verschillen. Het beleid ten aanzien van parkeren wordt nader opgesteld in de parkeervisie en de nota parkeernormen.

Bij de inrichting van centrumgebieden ligt het primaat bij lopen en fietsen binnen het gebied en zijn de bus, fiets en auto belangrijk voor verplaatsingen van en naar het centrum. Het autoverkeer is in principe te gast, wat betekent: alleen bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers van de parkeergarages, bevoorrading), aangepaste snelheid en lage intensiteiten. Daarnaast is het streven om parkeren voor bewoners en bezoekers zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen op te lossen en elektrisch rijden te bevorderen door laadgelegenheden in openbare garages aan te bieden. Voor nieuwe ontwikkelingen wordt extra aandacht gevraagd voor fietsparkeren. Experimenten met autoluwe gebiedsontwikkeling en mobiliteitsconcepten gericht op delen, in plaats van bezit, worden toegejuicht. De Floriadewijk is een eerste stap in deze richting. In centrumgebieden wordt de barrièrewerking van hoofdstructuren verminderd. Door dreven meer in te richten als stadsstraten ontstaat ruimte voor verdichting en wordt de verblijfskwaliteit verhoogd.

Thema	Centrumgebieden	Stadswijken	Landelijk wonen
Prioritering Vervoerwijzen	Lopen, fietsen voor verplaatsingen binnen het centrum, OV, auto en fiets voor verplaatsingen van en naar het centrum	Goede balans tussen vervoerwijzen	E-Fiets en auto
Hoofdstructuren	Fijnmazig loopnetwerk Fietspaden Dreven functioneren als stadsstraat	Fietspaden Vrije Busbaan Dreven met stroomfunctie	Openbaar Vervoer op maat of geen OV Fietspaden Dreven of polderwegen
Hoofdstructuren (opgaven)	Verminderen barrièrewerking dreven Meer aandacht voor verblijfskwaliteit	Sociale veiligheid fietspaden Vindbaarheid	Zelforganisatie (openbaar) vervoer
Parkeren*	Fietsparkeernorm Parkeren bij voorkeur in gebouwde voorzieningen voor bezoekers en bewoners	Het thema parkeerdruk komt terug in de parkeervisie	Parkeren op eigen terrein
Elektrische mobiliteit	Elektrische deelauto's Laadvoorzieningen in openbare garages	Proactief laadpalen-beleid Aanwijzen laadpleinen	Laadpaal op eigen terrein
Smart Mobility & Experimenten	Autoluwe gebiedsontwikkeling Nieuwe mobiliteitsconcepten gericht op delen	Leefstraten 2e auto aan de rand van de wijk bij nieuwe ontwikkelingen	Zelforganisatie (openbaar) vervoer Stimuleren E-fietsgebruik Mobiliteitshubs

*Parkeren wordt nader uitgewerkt in de Parkeervisie en de Nota Parkeernormen

In de stadswijken zijn alle vervoerwijzen belangrijk en is het zoeken naar de juiste balans tussen verschillende vervoerwijzen.

Vanuit inclusiviteit is het belangrijk dat voorzieningen voor iedereen bereikbaar blijven, niet alleen met de auto. Vasthouden van voorzieningen in het hart van de wijk met goede loop-, fiets- en openbaar vervoervoorzieningen heeft de voorkeur. Door hoofdfietsroutes voor utilitair gebruik, zeker in nieuwe gebieden, meer te bundelen met OV en auto wordt de sociale veiligheid verhoogd. In de stadswijken kan de grootste slag gemaakt worden wat betreft elektrisch laden. De behoefte vanuit de bevolking is groter dan de huidige



budgetten die tot op heden zijn gereserveerd. Dat vraagt om proactief beleid door laadplekken aan te wijzen.

In wijken en gebieden waar het OV minder frequent of niet rijdt, zoals bijvoorbeeld Oosterwold en Vogelhorst is de auto het belangrijkste vervoermiddel. Deze staat geparkeerd op eigen terrein en is bij voorkeur elektrisch. Naast de auto is ook de E-fiets een aantrekkelijk alternatief. Dat vraagt om goede en directe hoofdfietsroutes met de rest van de stad. In deze gebieden zijn de intensiteiten op de hoofdwegen wat lager dan in stadswijken en centra. Dat betekent dat niet altijd ongelijkvloerse kruisingen nodig zijn tussen auto en fiets. Deze gebieden hebben weinig draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer. Een hub kan functioneren als overstapvoorziening voor reizigers en kan gecombineerd worden met andere voorzieningen, zoals pakketbezorging en winkels. Bewoners worden ook uitgedaagd om het (openbaar) vervoer meer zelf te organiseren. Openbaar vervoer rijdt in deze gebieden niet perse over aparte infrastructuur.



VAN BELEID NAAR UITVOERING



Almere zet tot 2030 in op een mobiliteitsbeleid dat de ruimtelijke ontwikkeling van de stad faciliteert, op een wijze die duurzaam, slim, gezond en inclusief is. De hoofdlijnen en beleidsdoelen in voorgaande hoofdstukken beschrijven waar we komende jaren aan gaan werken. Daarnaast hebben we voor verschillende type gebieden mobiliteitsuitgangspunten gedefinieerd die als kader kunnen worden meegegeven bij gebiedsvisies.

Uitvoeringsprogramma & financiering

Op dit moment zijn alle beschikbare middelen en activiteiten voor de komende 2 jaar, via ons uitvoeringsprogramma Meerjaren Infrastructuur Programma Almere (MIPA), al gepland en zijn er geen extra middelen beschikbaar om de uitvoering vorm te geven.

Het MIPA met de daarin benoemde projecten draagt direct bij aan de doelen uit de visie. De uitvoering van de mobiliteitsvisie begint daarom de komende 2 jaar met het realiseren van de projecten die in het MIPA beschreven staan. We voegen daaraan één opgave toe, die leeft in de stad en waar politiek aandacht voor gevraagd is, dat is de aanpak van de verkeersonveiligheid op de Evenaar.

Het MIPA is financieel gedekt, dus voor de uitvoering van deze visie vragen we op dit moment geen extra geld aan.

Het MIPA is op dit moment een heel infrastructureel gericht programma. Gezien de opgaves die we de afgelopen jaren hadden, was dat logisch. De visie voor de komende 10 jaar laat zien dat de opgaves zullen verschuiven van uitbreiding van infrastructuur naar optimaal gebruik van die infra. Van infra- naar mobiliteitsvraagstukken. Die verschuiving zal terugkomen in volgende meerjarenprogramma's. Daarin zullen meer beleidsmatige vraagstukken geprogrammeerd worden. Het MIPA is een dynamisch programma dat ieder jaar 4 jaar vooruit kijkt. We leggen met deze visie dus ook niet in één keer een uitvoeringsprogramma voor de komende 10 jaar vast. Hiermee is er ruimte om te anticiperen op ontwikkelingen en opgaves die we nu nog niet kennen, maar ergens in de komende 10 jaar actueel worden.

Veel opgaven uit de visie zijn nog niet direct in uitvoeringsprojecten te vertalen. Bijvoorbeeld de vindbaarheid van fietsroutes, autonoom vervoer op de busbaan, de verdichtingsopgave in het centrum, OV-SAAL, de regionale snelfietsroute. Deze opgaven werken we eerst verder uit voordat deze als concreet project een plaats krijgen in een uitvoeringsprogramma.

Dat geldt ook voor de opgave van een passende structurele bekostiging voor mobiliteit in Almere. Na 2022 is structureel € 1,8 miljoen beschikbaar voor mobiliteit. Dat is onvoldoende om alle doelen uit deze visie te realiseren. We zullen prioriteren en keuzes moeten maken. Deze keuzes worden jaarlijks via het uitvoeringsprogramma van het MIPA vastgesteld door de raad. Rebel heeft voor het vergroten van structurele mobiliteitsmiddelen een onafhankelijke brainstorm gedaan. De uitkomsten van deze brainstorm zijn toegevoegd als bijlage bij de visie. Dit zijn, voor de duidelijkheid, geen collegestandpunten of een vastgesteld stuk namens de gemeente Almere. Deze ideeën passen niet binnen de kaders van het huidige coalitieakkoord. Wel vinden we het van belang dat de raad alle mogelijke opties in beeld heeft, mocht de raad meer geld beschikbaar willen stellen. Daarom is dit rapport met ideeën bijgevoegd.

Het uitvoeringsprogramma tot 2022, bestaande uit MIPA en andere reeds gefinancierde projecten, ziet er dan als volgt uit:

- Fietsnetwerk verbeteren:
 - Het Spoorbaanpad bij Literatuurwijk wordt aangepakt
 - Het Spoorbaanpad tussen Parkwijk en Buiten wordt aangepakt en nieuwe bruggen over de Hoge en Lage Vaart en over de Koppeldreef worden aangelegd
 - De hoofdfietsroutes van Hout naar Stad en van Hout naar Buiten worden aangelegd
- Verblijfskwaliteit rond knooppunten verhogen:
 - Het realiseren van een overkapping op busstation 't Oor
- Overstapmogelijkheden versoepelen
 - Station Almere Centrum krijgt een grote kwaliteitsimpuls
 - De fietsparkeergelegenheid bij stations Poort en Centrum worden verbeterd
- Verkeersveiligheid op hoog niveau houden:
 - De Evenaar wordt aangepakt



- Op het kruispunt Hollandsedreef – Bartokweg leggen we een rotonde aan
- Op het kruispunt Muziekdreef – Kruidenweg leggen we een rotonde aan
- Verkeerseducatie op basis- en middelbare scholen word gecontinueerd
- Busnetwerk uitbouwen & beter benutten
 - De busbaan naar Nobelhorst wordt aangelegd
 - De busbaan van station Poort – Hollandsebrug wordt gerealiseerd
- Uitwerken van opgaven uit deze visie waaronder vraagstuk structurele bekostiging

Realisatie

Bij de realisatie van de (infrastructurele) opgaven van de mobiliteitsvisie en bij groot onderhoud van de bestaande stad is het van belang om gezamenlijk de impact op alle levensfasen te beschouwen. Dit om beeld te krijgen bij de consequenties op prestaties, risico's en kosten over de hele levenscyclus van infrastructuur en objecten.

Met een Levenscyclusanalyse (LCA) wordt inzicht verkregen in de hele levenscyclus van infrastructuur. Hierbij wordt naast investeringskosten ook per fase rekening gehouden met onder andere onderhoud- en vervangingskosten en duurzaamheid. En kan de beste investering aan de voorkant gedaan worden die over tijd het meest voordelig is.

In de uitvoering kijken we naar slimme combinaties van mobiliteitsingrepen met groot onderhoud dat plaatsvindt. Goed voorbeeld is de verbreding van de Stedendreef. Door het slim combineren van onderhoudsgelden en middelen voor kruispuntaanpassingen kon uiteindelijk de hele weg in één keer verbreed worden. Essentieel hierin is om langjarig vooruit te plannen zodat slim geanticipeerd kan worden op de planning van andere programma's en projecten.

Projecten worden, voor uitvoering, altijd besproken in het platform Werk in Uitvoering waarin o.a. de nood- en hulpdiensten vertegenwoordigd zijn. Daar wordt getoetst op veiligheid, gezondheid en doorstroming tijdens de realisatiefase.

Afhankelijk van de raakvlakken worden projecten ook besproken met de Stichting Overlegorgaan Gehandicapte Almere (SOGA), de Oogvereniging en de Fietzersbond. Hun inbreng draagt bij aan de kwaliteit en integraliteit van de projecten.

We zorgen dat bewoners tijdig worden geïnformeerd wanneer er werkzaamheden in hun buurt plaatsvinden. En dat er duidelijke omleidingsroutes zijn wanneer een fietspad of

weg wordt afgesloten. We zijn er scherp op dat afsluitingen niet langer duren dan strikt noodzakelijk.

Samenwerking met partners

Naast uitvoering van projecten met eigen mobiliteitsmiddelen werken we op veel vlakken samen met partners. Partners waar we mee samenwerken zijn onder meer de provincie Flevoland, MRA, ministerie I&W en Rijkswaterstaat. Deze visie geeft richting en kaders om aan te haken bij lopende programma's van hen, om slimme koppelingen te leggen, subsidiekansen te benutten en om werk met werk te maken.

Een aantal programma's lichten we toe:

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

In de MRA werken 2 provincies, 32 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam samen aan het versterken en verbeteren van de metropoolregio. Op het vlak van mobiliteit zijn er gezamenlijke programma's, zoals de Metropolitane Fietsroutes. Ook worden regionale belangen en prioriteiten afgestemd. Binnen de MRA neemt het convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer een bijzondere plek in. Hierin hebben de convenant-partners hun wens vastgelegd om tot een eenduidige aansturing van het regionale verkeer- en vervoersysteem te komen.

Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA)

Rijk, provincie Flevoland en gemeente hebben in het kader van de RRAAM-afspraken een convenant gesloten over een pakket aan inframesmaatregelen. Dit pakket maatregelen faciliteert de ontwikkeling van Almere Poort en van Almere Hout/Oosterwold 1e fase. Voorbeelden hieruit zijn de verbreding van de Waterlandseweg, de aankomende verbreding van de Hogering, de realisatie van een aantal fietsonderdoorgangen bij de A6 en de aanpak van binnenstedelijke knelpunten waaronder de Stedendreef. Wanneer de groei van de stad een volgende fase ingaat d.w.z. ontwikkeling Pampus, Oosterwold 2e fase, verdichting Almere Centrum, dienen opnieuw afspraken gemaakt te worden t.a.v. bereikbaarheid.

Programma Mobiliteit en Ruimte van provincie Flevoland (PMR)

Het PMR is de concretisering van de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030. In dit programma



laat de provincie zien hoe ze de komende jaren aan de slag gaan om de tien vastgestelde mobiliteitsdoelen te realiseren. Zij doen dit in samenwerking met de partners, waaronder de gemeente Almere. Het programma biedt houvast met concrete inhoudelijke afwegingskaders en financiële kaders en is opgesteld voor een periode van vier jaar, met een perspectief op 2027.

Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid (SBAB)

Sinds 2017 werken Rijk en regio samen in het gebiedsgerichte programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. In dit programma worden, in samenhang met woningbouw en economie, de belangrijkste besluiten rond nationale en regionale bereikbaarheid voor de korte en lange termijn bepaald. Het programma vormt de basis voor de besluitvorming over rijksinfragelden vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Het MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area is onderdeel van het programma SBaB. Daarnaast werken we via het samenwerkingsverband Almere 2.0 mee aan het Handelingsperspectief, waarin de verdere ontwikkeling van Almere wordt onderzocht. In hoofdlijn 3, regionale bereikbaarheid, zijn deze al uitgewerkt.

Monitoring van het beleid

De komende jaren gaan we aan de slag met de opgaves en de uitvoering van projecten uit de mobiliteitsvisie.

We monitoren ons beleid aan de hand van de doelen uit de visie, bijvoorbeeld de toename van het aandeel lopen en fietsen of de verschoning van voertuigen die in Almere rondrijden.

Dat doen we tweejaarlijks zodat we de mogelijkheid hebben om halverwege een bestuurscyclus bij te sturen. Voor de monitoring van effecten wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande bronnen en onderzoeken (klantenbarometer OV, CBS, onderzoek naar verplaatsingsgedrag), om daarmee continuïteit van gegevens te borgen en kosten te beperken. Om de effectiviteit van maatregelen en verstedelijkingskeuzes vooraf te beoordelen kan ook het nieuwe verkeersmodel worden ingezet dat in 2019 beschikbaar is gekomen.

Naast monitoren van doelen en uitgevoerde projecten bestaat de mobiliteitsvisie ook uit uitwerkningsopgaven die minder gemakkelijk meetbaar zijn. Denk aan bijvoorbeeld inspanningen op het vlak van verbeteren van de regionale bereikbaarheid waarbij veel andere organisaties zijn betrokken. Dat vraagt vooral om een goede bewaking van afspraken en resultaten in lopende programma's.



Colofon

Almere, mei 2020

Dit document is opgesteld door de gemeente Almere,
in samenwerking met: APPM Management Consultants,
Goudappel Coffeng en Rebel Group.

Voor vragen of contact: info@almere.nl

Foto's in deze visie: MC2 fotografie

Vormgeving: DeUitwerkStudio

Gemeente Almere

