

BRT-systeem Almere

Ellen Pot & Michiel van Bokhorst

Gemeente Almere



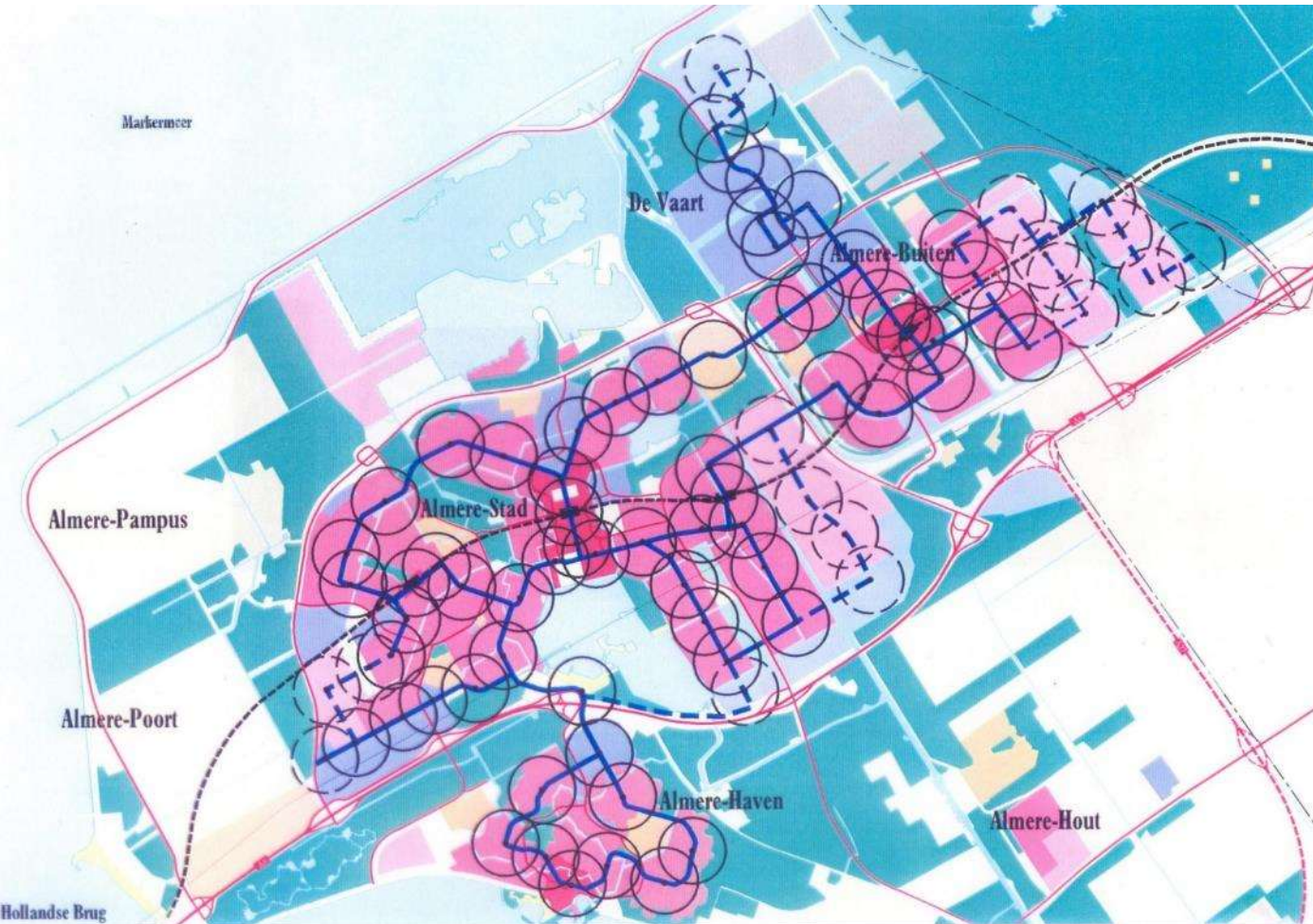
OV centrale rol in ontwikkeling Almere (1/2)



Stad ontwikkeld rondom treinstations, busbanen en bushaltes

- 6 treinstations bij centra belangrijkste wijken
- Gescheiden busbanensysteem van 70km
- Bushaltes als centrum van wijken en voorzieningen (halteafstand ca. 600/700m)
- Woningen en voorzieningen: ca. 90% binnen straal van 400m van bushalte

OV centrale rol in ontwikkeling Almere (2/2)



Vrije busbanen

- Woningen en voorzieningen: ca. 90% binnen straal van 400m van bushalte
- Kruising dreven en ringen ongelijkvloers
- Gelijkvloerse kruisingen geregeld met verkeerslichten, absolute prioriteit voor de bus
- Integratie in de stad:
 - Eerst: achterkanten huizen, verborgen → issues sociale veiligheid
 - Daarna: meer zichtbaar, minder obstakels (groen en hekken)

Huidige OV-contract: Facts and figures

- Stad gedelegeerd opdrachtgever namens provincie Flevoland (uniek in NL)
- Looptijd 10 jaar (2018- 2027)
- Ongeveer 13 mln reizen / 16 mln check-ins/ jaar (2017)
Ma-Vr 60-70.000 reizigers/dag
- Ongeveer 96 mln reizigers-km's/jaar (2018)
Ongeveer 9,8 mln bus-kms, dus gemiddelde bezetting = : 10 reizigers/bus (hoog, gezien ruime bedieningstijden)
- Opbrengsten ongeveer € 32 mln/jaar
 - Ticket-inkomsten 60%, subsidie Almere 40%
- 110 nieuwe bussen (vooral 15-meter)
- Ongeveer 400 fte



IJmeerverbinding

- Metro Amsterdam – IJburg – Almere
- Al in eerste plannen Almere!
- Flevolijn na 2030 aan capaciteit
- Groeiopgave tot 2050
- Randvoorwaarde stadsdeel Pampus
- BO MIRT: Ruimtelijk Strategische Verkenning, HOV Pampus
- Busbanen voeder metro



BRT Almere – Utrecht

- Almere – 't Gooi – Utrecht (Science Park)
- A27-corridor
- MIRT-Verkenning Eemnes – Zeewolde
- Drie concessiegebieden (Almere, Noord-Holland, Utrecht)
- Verkennend onderzoek naar potentie
- Eindbeeld, stapsgewijs naar toe werken
- Leren van anderen



Gemeente Almere

