Nota van Beantwoording

Ontwerp Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

28 augustus 2023

Vervoerregio Amsterdam

INHOUD

1. Over deze Nota van Beantwoording **3**
1.1. Doel van de nota van beantwoording 3
1.2. Wijze van beantwoording zienswijzen en inbreng regioraad 3
1.3. Leeswijzer 4

2. Hoofdonderwerpen uit de terinzagelegging **5**
2.1. Steun voor de voorgestelde lijn 5
2.2. Status en uitwerking van het beleidskader 5
2.3. Vertaling doelen in meetbare indicatoren 5
2.4. Scherpe keuzes, eigen verantwoordelijkheid en keuzevrijheid 6
2.5. STOMP en spreiden & mijden 6
2.6. OV, deelmobiliteit en publieke mobiliteit 7
2.7. RO en mobiliteit 8
2.8. Ambitie in relatie tot beschikbaar budget en personele capaciteit 8

3. Wijzigingen in het Beleidskader Mobiliteit **10**
3.1. Wijzigingen als gevolg van 1e lezing regioraad en terinzagelegging 10
3.2. Overige wijzigingen (voortschrijdend inzicht en verbeteringen) 20

Bijlage 1: 1e lezing beleidskader in regioraad **25**

Bijlage 2: zienswijzen en beantwoording **31**

Bijlage 3: Bijlage bij zienswijze BK2023-06 **78**

1. OVER DEZE NOTA VAN BEANTWOORDING

1.1. DOEL VAN DE NOTA VAN BEANTWOORDING

De Vervoerregio Amsterdam verbindt veertien gemeenten en samen met de gemeenten werken we aan een regio waar mensen zich prettig en vlot kunnen verplaatsen. Het Beleidskader Mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft onze doelen weer en geeft richting aan al onze activiteiten, uitgaven en de keuzes die we daarbij moeten maken.

Op 9 mei 2023 heeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam het ontwerp Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in Verscheidenheid' (vanaf hier Beleidskader Mobiliteit) voorgelegd aan de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam voor de zogenaamde eerste lezing. Hierna heeft het Dagelijks Bestuur het Beleidskader Mobiliteit ter inzage gelegd.

Terinzagelegging is een wettelijke verplichting, op basis van de Planwet Verkeer & Vervoer. Met de terinzagelegging krijgt eenieder de kans om officieel een zienswijze in te dienen. Daarmee kunnen we het beleid verder aanscherpen. Deze nota van beantwoording bevat alle zienswijzen, de inbreng van de regioraad, een antwoord daarop én de manier waarop we dat verwerkt hebben.

Werkwijze terinzagelegging
Van 10 mei tot en met 21 juni heeft het Beleidskader Mobiliteit zes weken ter inzage gelegen. Iedereen kon in deze periode een zienswijze indienen. De gemeenten van de Vervoerregio hebben conform de Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam twaalf weken de tijd gehad voor hun zienswijze, tot en met 2 augustus.
De terinzagelegging is via een publicatie in de Staatscourant aangekondigd en daarnaast ook op de website van de Vervoerregio en via diverse andere kanalen zoals wijnemenjemee.nl en social media. Direct betrokken partijen zijn schriftelijk geattendeerd op de mogelijkheid te reageren.
Gedurende de inspraakperiode hadden de gemeenteraden van onze regiogemeenten verder de mogelijkheid om een technische toelichting te krijgen op het ontwerp beleidskader door middel van een technische presentatie. Twaalf van de veertien regiogemeenten hebben hier gebruik van gemaakt.

Reacties
In totaal zijn binnen de gestelde termijn 22 zienswijzen binnengekomen. Alle reacties en zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend. Alle zienswijzen worden daarom als ontvankelijk beoordeeld. Van deze zienswijzen zijn er twaalf van regiogemeenten, drie van andere overheden (provincie, andere gemeenten) en zeven van anderen (RAR, belangenorganisaties, particulieren, etc).

1.2. WIJZE VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN INBRENG REGIORAAD

Er zijn in totaal 22 zienswijzen ingediend. Elke zienswijze heeft een unieke nummer gekregen. Alle zienswijze zijn met dit unieke nummer opgenomen in een tabel, zie Bijlage 2. Wanneer een zienswijze uit meerdere punten of vragen bestaat, is elk punt op een aparte regel in de tabel gezet. Iedere vraag is afzonderlijk beantwoord door het projectteam van het Beleidskader Mobiliteit.

Tijdens de eerste lezing van het ontwerp beleidskader tijdens de regioraad van 9 mei 2023 hebben regioraadsleden opmerkingen gemaakt en vragen gesteld. Deze zijn ter plekke beantwoord door de portefeuillehouders. De opmerkingen/vragen zijn terug te vinden in Bijlage 1, inclusief de gegeven antwoorden, die waar nodig nog zijn aangevuld met extra informatie.

Uit de binnengekomen reacties heeft het projectteam een hoofdlijn gehaald van acht punten gehaald, die in deze nota is weergegeven. Als de zienswijzen of inbreng van regioraadsleden tot een wijziging in het beleidskader heeft geleid, dan hebben we dat bij het antwoord op de zienswijze vermeld. Alle wijzigingen hebben we bovendien verzameld in een “was-wordt”-lijst in deze nota van beantwoording.

Het aangescherpte Beleidskader Mobiliteit zal nu ter vaststelling worden aangeboden aan de regioraad. Vaststelling is voorzien in de vergadering van 31 oktober 2023.

Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming
Deze nota wordt als onderdeel van de besluitvorming van het bestemmingsplan op de website van Vervoerregio Amsterdam gepubliceerd. De zienswijzen zijn geanonimiseerd in overeenstemming met de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). De ontvangen zienswijzen zijn genummerd zodat de nota geen NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) of andere persoonsgegevens van natuurlijke personen bevat. Wel zijn de namen van organisaties, zoals gemeenten of adviesraden, opgenomen in het overzicht met zienswijzen.

1.3. LEESWIJZER

In deze nota van beantwoording gaan we eerst in op de hoofdlijnen uit de terinzagelegging. Dit wordt in hoofdstuk 2 behandeld. Vervolgens beschrijft hoofdstuk 3 welke wijzigingen zijn aangebracht in het Beleidskader Mobiliteit ten opzichte van het eerste concept. Dit kan zijn naar aanleiding van een zienswijze, de eerste lezing in de regioraad of op basis van ambtelijk voortschrijdend inzicht.

In de bijlagen zijn alle ingebrachte reacties opgenomen. Bijlage 1 is een samenvatting van de vragen en antwoorden tijdens de eerste lezing in de regioraad. Een volledig overzicht van alle zienswijzen en beantwoording daarvan is opgenomen in bijlage 2. En bijlage 3 bevat een bijlage bij een ingebrachte zienswijze.

2. HOOFDONDERWERPEN UIT DE TERINZAGELEGGING

In dit hoofdstuk komen de hoofdlijnen (veel voorkomende vragen en opmerkingen) uit de zienswijzen aan de orde en is onze antwoordlijn weergegeven. Een tabel met alle zienswijzen en antwoorden is opgenomen in Bijlage 2.

2.1. STEUN VOOR DE VOORGESTELDE LIJN

Uit de binnengekomen zienswijzen blijkt brede steun voor – en vaak ook complimenten voor – de voorgestelde lijn van het Beleidskader Mobiliteit. Er zijn geen zienswijzen ingediend die haaks op de voorgestelde lijn staan. De zienswijzen betreffen soms een specificatie van de voorgestelde lijn, of het zijn vragen of zorgen over hoe we dit Beleidskader Mobiliteit kunnen vertalen naar de praktijk. Punten die hieronder ook regelmatig aan bod komen.

2.2. STATUS EN UITWERKING VAN HET BELEIDSKADER

Veel reacties gaan in op de uitwerkingen op specifieke onderwerpen of gebieden in de praktijk. Soms heeft men vragen hoe dit eruit gaat zien, soms heeft men zorgen of alle belangen en doelen voldoende tot hun recht komen. En ook zijn er vragen hoe wij onze ambitie kunnen bereiken in de praktijk.

Het beleidskader is een strategisch kader voor de lange termijn, dat wordt vastgesteld door de regioraad. Dat is inderdaad niet genoeg om te garanderen dat we onze ambitie bereiken. Na vaststelling van het beleidskader wordt dit kader verder uitgewerkt, bijvoorbeeld in beleidsuitwerkingen, in concessies of in specifieke projecten. Dit gebeurt in overleg met de relevante partners. Daarmee proberen we zo dicht mogelijk bij onze ambitie te komen.
We zeggen bewust “zo dicht mogelijk” omdat we het niet allemaal in de hand hebben. Ten eerste bepalen geld en personele middelen wat mogelijk is. Ook is niet alles maakbaar: ook zaken waar wij geen invloed op hebben, zoals personeelstekorten, (olie)prijzen, recessies etc. hebben grote invloed op de mobiliteit. En dat geldt ook voor de keuzes die individuele mensen maken. Hoewel juist gedragsbeïnvloeding een belangrijk onderdeel is van onze visie, hebben we de effecten daarvan niet in de hand. Verder kunnen we met mobiliteit niet alle problemen oplossen, zoals inclusiviteit, biodiversiteit, etc. Daar is meer voor nodig. Maar we kunnen wél onze bijdrage leveren.
Kortom: wij zijn een schakel, maar geen garantie voor de oplossing. Wij hebben als Vervoerregio bepaalde rollen en verantwoordelijkheden, die bepalen wat wij wel en niet kunnen doen. Daarbinnen zullen wij het maximale doen, maar we kunnen de ambitie niet afdwingen. En mede daarom doen we alles in overleg en samen met onze partners, die andere rollen en verantwoordelijkheden hebben.
Deze lijn stond al in het beleidskader, maar waar nodig hebben we dat nog aangescherpt met extra toelichting.

2.3. VERTALING DOELEN IN MEETBARE INDICATOREN

In diverse zienswijzen is de vraag gesteld om concreter te maken hoe de doelen in praktijk uitpakken en hoe we die dus in projecten etc. gaan toepassen.
Het beleidskader bevat de hoofdlijnen. De vragen over concretisering zijn terecht, maar zijn onderdeel van de implementatie. Een belangrijke stap daarin is het opstellen van een monitoringsplan. Bijlage 2 van deel

A Visie bevat een eerste voorstel hoe we de doelen kunnen vertalen naar meetbare resultaten. Maar in het monitoringsplan werken we dit verder uit. En overigens niet alleen daar: ook in andere producten zoals beleidsuitwerkingen, concessie-eisen, afwegingskaders voor projecten en beoordelingsinstrumenten voor subsidies vertalen we het beleidskader uiteindelijk in toepasbare regels en eisen. Bij het opstellen van deze producten worden de relevante partners betrokken.

2.4. SCHERPE KEUZES, EIGEN VERANTWOORDELIJKHEID EN KEUZEVRIJHEID

Verschillende zienswijzen gaan in op de scherpe keuzes. De noodzaak ervan wordt onderschreven, maar daarbij wordt de vraag of we het niet direct afzwakken door eigen verantwoordelijkheid en keuzevrijheid te benadrukken en weinig zaken echt af te dwingen.

Met scherpe keuzes bedoelen wij allereerst, dat we duidelijker maken dan voorheen wat onze ambitie is, welke kant we op willen en daar een heldere lijn in kiezen. Die we vervolgens ook voor verschillende deelonderwerpen een stuk concreter invullen dan in het vorige beleidskader. Ook gaan we de doelen nog uitwerken in meetbare resultaten (zie 2.3), die nog scherper maken waar we heen willen.
Maar hoe scherp we deze ambitie en lijn ook neerzetten, we kunnen het niet afdwingen. Allereerst omdat het vaak niet binnen onze rollen en verantwoordelijkheden past om dwingend te zijn. Waar we dat wél kunnen, bijvoorbeeld als opdrachtgever van concessies, zullen we dat ook doen. Maar verder moeten we richting onze ambitie komen door bijvoorbeeld stimulering (bijvoorbeeld hogere subsidiepercentages voor oplossingen die het beste passen bij onze ambitie) en samenwerking (met bijvoorbeeld werkgevers die invloed hebben op de reiskeuzes van hun werknemers; of met gemeenten, die wél bevoegdheden om bepaalde zaken af te dwingen, ook willen we meer met pakketafspraken gaan werken).
En zelfs dan hebben we een groot deel niet in de hand. Mobiliteit is een optelsom van individuele keuzes. Daarom benadrukken we het belang van keuzevrijheid en eigen verantwoordelijkheid: daar moeten we rekening mee houden en op aansluiten, willen we onze ambitie bereiken. Dat betekent dus niet: alles wat ieder individu wil zomaar faciliteren, maar zorgen dat de opties die bij ons beleid passen aantrekkelijk genoeg zijn en mensen helpen bij het vaker maken van reiskeuzes die op ons beleid aansluiten.

2.5. STOMP EN SPREIDEN & MIJDEN

Het STOMP-principe, en als onderdeel daarvan spreiden & mijden, is een kernpunt van onze ambitie en kan ook op brede steun rekenen, concluderen wij uit de zienswijzen. Er is ook veel steun voor het feit dat we het STOMP-principe combineren met het principe dat ieder gebied anders is en een andere oplossing vraagt. Maar regelmatig vraagt men zich af hoe STOMP uitpakt in specifieke situaties of verschillende doelgroepen. Samengevat:

- Dat STOMP in (hoog)stedelijk gebied anders uitpakt dan in landelijk gebied is helder. Maar het beeld van hoe dat er in landelijk gebied uit ziet, is voor verschillende insprekers niet helder. Wij zien dat in landelijk gebied de uitdaging vooral is alternatieven te bieden naast de auto. De (elektrische) fiets is erg kansrijk, maar niet voor iedereen geschikt. Goed ov bieden is moeilijk. Daarom zetten we in op publieke mobiliteit om ook daar passende opties te bieden. Maar: we pretenderen niet dat de bereikbaarheid overal even goed is. Een metro is bijvoorbeeld maar op een paar plekken reëel. Een centrumstedelijk gebied zal dus altijd beter bereikbaar zijn dan een landelijk gebied.
- Ook de rol van de auto roept nog vragen op. Vooral waar het noodzakelijk verkeer betreft. Zoals in het beleidskader staat, gaan wij uit van keuzevrijheid. Maar dat betekent niet dat we alle vormen van mobiliteit altijd en overal kunnen faciliteren. De auto past met de verwachte groei

van de mobiliteit niet (meer) in alle gebieden en in alle situaties. In sommige gebieden wordt of is het al minder makkelijk om de auto te pakken of dwars door een gebied te rijden. Maar toch blijft de auto ook altijd een optie. Dat doen we juist ook voor die gebieden en gevallen waar de (vracht)auto noodzakelijk is (al blijven we ook hier altijd kijken of het toch anders kan dan met de (vracht)auto): vanuit / in heel landelijke gebieden, maar ook voor personen met bepaalde beperkingen, bijzondere voertuigen zoals betonmolens, kraamvrouwen die op lastig bereikbare plekken moeten komen en op momenten dat andere vervoersopties niet aanwezig of sociaal minder veilig zijn, etc. Dit moet mogelijk blijven. Maar juist in de andere gevallen willen we stimuleren dat mensen vaker een alternatief kiezen. En áls ze dat doen, is dat in het voordeel van de mensen die écht met de auto moeten: het wordt rustiger op de weg.

- Voor veel mensen met een beperking zijn de S en T geen optie. Verschillende insprekers vragen hoe dit dan voor deze mensen uitwerkt.
  Wat wij willen, is dat er ook voor deze mensen een passende optie is. Dat betekent dus bijvoorbeeld dat in een metropolitaan stadscentrum fietsers en voetgangers veel ruimte krijgen, maar de bereikbaarheid voor mensen met een beperking ook gegarandeerd moet zijn. Dan komt de O in beeld. Dat vullen wij in met publieke mobiliteit: soms is ov de oplossing, maar het kan ook flexvervoer zijn (deelmobiliteit is voor deze doelgroep soms ook een optie, maar vaak niet).
- Fiets versus ov: STOMP roept bij verschillende insprekers de vraag op hoe deze zich tot elkaar verhouden: gaat fiets altijd vóór ov?
  Het antwoord is nee. Wat we willen is dat mensen die kunnen fietsen (of lopen), dat zo vaak mogelijk doen. Maar we gaan mensen niet actief uit het ov jagen. Het ov is namelijk ook een goede optie. Wel willen we dat het ov nog vaker een concurrent wordt van de auto. Met andere woorden: op kortere afstanden gaan mensen wellicht vaker met de fiets in plaats van met het ov, maar op de langere afstanden juist vaker met het ov en minder met de auto.
- Ten slotte, ook aansluitend bij het vorige punt, roept onze inzet op spreiden en mijden vragen op: willen we dat mensen uit het ov gaan? Willen we dat mensen minder reizen?
  Het antwoord is ja en nee. We willen niet dat mensen het ov minder gaan gebruiken, maar misschien wel *anders*. Wat we vooral willen stimuleren, is dat mensen minder in de piekperiodes met het ov reizen. Vooral op dinsdag en donderdag zijn de pieken alleen meer groter geworden sinds corona en dat maakt het mobiliteitssysteem inefficiënt en dus duur. Een uurtje vroeger of later reizen kan daarin al veel oplossen. Verder, zoals hierboven gezegd: we willen dat mensen vaker ov gebruiken op de wat langere afstanden. En ten slotte: als mensen niet reizen, bijvoorbeeld door (een paar uur of een hele dag) thuiswerken, dan vinden wij dat altijd goed, ongeacht de vervoerwijze die ze anders zouden kiezen. Met minder mobiliteit bedoelen we dus vooral: als het niet nodig is om (in de spits) te reizen, doe dat dan ook niet. Uiteraard bedoelen we niet dat we het mensen onmogelijk willen maken om te reizen. Dat zou niet inclusief zijn en daarmee zouden we voorbij gaan aan het feit dat mensen vaak reizen met een doel dat belangrijk voor ze is, of dat nu werk, recreatie of sociale contacten zijn.

Het bovenstaande past geheel in de lijn van het beleidskader, maar we hebben de punten hierboven ter verheldering toegevoegd (waar dat niet al het geval was) in par. 2.2, deel A Visie.

2.6. OV, DEELMOBILITEIT EN PUBLIEKE MOBILITEIT

Er is op zich brede steun voor het concept publieke mobiliteit. Men ziet de meerwaarde in van een breder aanbod aan mobiliteit dat goed op elkaar aansluit. Maar er zijn wel vragen over of en hoe dit in de praktijk gaat werken. Daarom roepen verschillende partijen op de fijnmazigheid van het ov te garanderen.

Wij begrijpen deze oproep volledig. Ook omdat de fijnmazigheid op een aantal plekken nu ook onder druk staat, in de nasleep van corona en door personeelstekorten. De inzet van dit beleidskader is daarom ook zeker niet om het fijnmazig ov zomaar af te bouwen. Maar: wij zien wel dat ov niet altijd het geschikte antwoord kan bieden op de vervoersvraag, terwijl er steeds meer opties zijn voor flexibele vervoersoplossingen en deelmobiliteit. Wij willen werken aan een systeem waar deze nieuwe vervoersoplossingen en ov samen één geheel vormen, met voor elk gebied een passende oplossing. Maar dat doen we niet van de ene op de andere dag, zoals ook in het beleidskader staat. We voeren nieuwe opties pas grootschalig in als ze volwaardig zijn en drempelloos (zowel fysiek als qua ticketing, reisinformatie etc.) op elkaar aansluiten en dat ook zo wordt ervaren door de gebruiker. En tot die tijd kan het voorkomen dat systemen naast elkaar bestaan. Het kan voorkomen dat er soms tóch keuzes moeten worden gemaakt, maar dit is onze inzet.
Ook moeten we nog onderzoeken en uitwerken wat onze verantwoordelijkheid is als Vervoerregio, en waar andere partijen aan zet zijn. Een mooi voorbeeld daarvan is deelmobiliteit. Nu is de markt verantwoordelijk (en de gemeente voor bijvoorbeeld vergunningen). Wij willen graag onderzoeken hoe deelmobiliteit breed in de regio beschikbaar kan komen en wie daarvoor welke rol moet pakken. Mogelijk vraagt dat ook een andere rol van de Vervoerregio.
Deze punten zijn verder uitgelegd in het beleidskader, in par. 3.3 deel B Uitwerking.

Ten slotte zijn nog opmerkingen gemaakt over de betaalbaarheid van ov / publieke mobiliteit, vooral voor mensen met een kleine beurs. Dat is een belangrijk onderdeel van inclusieve mobiliteit en dus kijken we daar ook naar, zie hiervoor par. 2.3 deel B Uitwerking over tarifering. Hierbij willen we wel benadrukken dat dit voor ons weliswaar een belangrijk thema is, maar wij kunnen niet garanderen dat wij het betaalbaarheidsprobleem in het ov volledig kunnen oplossen. Daarvoor is de opgave te groot en te complex en zijn er ook veel factoren buiten de mobiliteit.

2.7. RO EN MOBILITEIT

In verschillende zienswijzen wordt ons gevraagd duidelijker te maken wat onze inzet is bij ruimtelijke ontwikkelingen en ook te zorgen dat we die op tijd inbrengen.

Zoals ook uit het beleidskader blijkt, hechten wij veel belang aan het samen optrekken van mobiliteit en ruimte. De keuzes in de ruimtelijke ordening en binnen ruimtelijke ontwikkelingen bepalen sterk de mobiliteit die je uiteindelijk krijgt. Ruimtelijke ordening is echter geen verantwoordelijkheid van de Vervoerregio en wij kunnen ook niet afdwingen dat we aan tafel zitten. Maar: onze kennis en expertise kan gemeenten en andere (ontwikkelende) partijen wel helpen om slimme keuzes te maken op het raakvlak van ruimte en mobiliteit. Wij staan daarom altijd klaar om onze kennis en expertise in te brengen. In het ontwerp beleidskader leken wij daarbij een afwachtende houding te willen aannemen, maar dat is niet wat wij beogen. Wij bieden onze kennis en expertise actief aan aan gemeenten en andere relevante partijen en vragen ons zo vroeg mogelijk in het proces te betrekken. En dat levert gemeenten en andere ook wat op: door ons vroeg te betrekken, komen we waar nodig tot gezamenlijke investeringen in goede mobiliteit. Dit hebben we duidelijker omschreven in het definitieve beleidskader. We zoeken hierin ook naar de afstemming met de provincie Noord-Holland.

2.8. AMBITIE IN RELATIE TOT BESCHIKBAAR BUDGET EN PERSONELE CAPACITEIT

Ook in de vorige punten in dit hoofdstuk is het al een paar keer genoemd: de ambitie is hoog, maar is het wel haalbaar? Zeker ook gezien de personele en financiële uitdagingen bij onze gemeenten. In

verschillende zienswijzen is dit aan de orde gesteld. Daarbij is ook gevraagd om duidelijk te maken wat we van bijvoorbeeld een gemeente vragen wat betreft geld en capaciteit.

Wij zien dat de ambitie hoog is. Zoals ook in het beleidskader staat: onze inzet is om de ambitie zo dicht mogelijk te benaderen. Het beleidskader geeft dus eerder de richting aan waarin we willen gaan, dan dat wij de verwachting hebben dat we hier alles mee oplossen. De beschikbaarheid van budget en personeel bij onze gemeenten is daar ook een bepalend element in en we zien dat dat een grote uitdaging is. We willen daarom ook met onze gemeenten, zeker ook de kleinere, in gesprek om samen te kijken wat we kunnen doen om vooruit te komen en onze gemeenten nog beter te helpen. We willen dus samen bepalen wat wanneer nodig is en daar dan (pakket)afspraken over maken.

3. WIJZIGINGEN IN HET BELEIDSKADER MOBILITEIT

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van de zienswijzen en eerste lezing en punten die ambtshalve (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) zijn doorgevoerd in het beleidskader.

3.1. WIJZIGINGEN ALS GEVOLG VAN 1E LEZING REGIORAAD EN TERINZAGELEGGING

In onderstaande tabel staan de wijzigingen die zijn doorgevoerd in het beleidskader naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de zienswijzen. In de laatste kolom staat aangegeven waar de onderbouwing of aanleiding voor deze wijziging staat in deze Nota van Beantwoording.

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
Meerdere	“Doelen”, “thema’s, “pijlers”, “principes” en “uitgangspunten” door elkaar gebruikt, in verschillende contexten en met verschillende betekenis	De vijf doelen uit deel A H1 consequent aangehaald als “doelen”. De 4 principes uit deel A H2 consequent aangehaald als “principes” Daar waar in andere gevallen “doel” of “principe” werd gebruikt, dit zo vee mogelijk vervangen door ander woord.	Bijlage 2, BK2023-04
DEEL A VISIE			
1.1	Er is een verandering in de mobiliteit nodig en daarvoor zijn scherpere keuzes nodig.	Er is een verandering in de mobiliteit nodig en daarvoor zijn scherpere keuzes nodig. Denk bijvoorbeeld aan: welke vervoersmiddelen stimuleren we in bepaalde situaties, hoe zorgen we voor passend mobiliteitsaanbod in verschillende gebieden, waar besteden wij als Vervoerregio ons geld aan.	Bijlage 2, BK2023-15 / -21
1.1	*(Bij Bereikbaarheid)* Voor het vervoer van goederen vullen we dit in als *‘de mogelijkheden voor bedrijven om hun diensten en producten binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier aan te bieden aan voldoende mogelijke klanten’*.	*(Bij Bereikbaarheid)* Voor het vervoer van goederen vullen we dit in als *‘de mogelijkheden voor bedrijven om hun diensten en producten binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier te ontvangen, dan wel aan te bieden aan voldoende mogelijke klanten’*.	Bijlage 2, BK2023-02

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
2.1	Iedereen moet zich intuïtief en zonder beperkingen kunnen verplaatsen van deur tot deur, op elke plek en elk moment.	Het mobiliteitsaanbod moet iedereen in onze regio in staat stellen zich intuïtief en zonder beperkingen te kunnen verplaatsen van deur tot deur, op elke plek en elk moment (al betekent dit niet dat elke vervoerwijze overal en op elk moment beschikbaar is en/of alle ruimte heeft, zie de volgende twee principes in par. 2.2 en 2.3).	Bijlage 2, BK2023-15 / -21
2.2	We beginnen met het verminderen van mobiliteit. Dat is de meest effectieve maatregel, want het voorkomt onnodig energiegebruik en vermindert de drukte op straat. Verminderen kan op verschillende manieren. Ritten niet meer maken, bijvoorbeeld door thuiswerken. Ritten op een ander moment maken, waardoor de spits minder druk wordt. En kortere ritten maken. Slimme ruimtelijke keuzes zijn hierbij heel belangrijk.	We beginnen met het verminderen van mobiliteit. Dat is de meest effectieve maatregel, want het voorkomt onnodig energiegebruik en vermindert de drukte op straat. Verminderen kan op verschillende manieren. Ritten niet meer maken, bijvoorbeeld door thuiswerken. Ritten op een ander moment maken, waardoor de spits minder druk wordt. Vooral de spitspieken op dinsdag en donderdag zijn zo druk, dat betere spreiding echt noodzakelijk is. En kortere ritten maken. Slimme ruimtelijke keuzes zijn hierbij heel belangrijk. Het gaat hierbij om het verminderen van *onnodige* ritten. We willen immers zorgen dat iedereen de plaatsen kan bereiken waar men wil of moet zijn.	2.4
2.2	*(Bij Veranderen)* We willen juist meer opties geven en mensen minder afhankelijk maken van één vervoermiddel. De actieve vervoersmiddelen (lopend en op de (e-)fiets) zijn dan de basis, vooral op kortere afstanden. De (e-)fiets is een kans om ov- en autoverplaatsingen op de korte (en middellange afstand) te vervangen. Op grote afstanden is ov (eventueel zelfs over water) belangrijker. En in bepaalde gevallen is de auto toch het meest logisch. Afhankelijk van het type gebied en de persoonlijke situatie en gezondheid kan dan de best passende manier van vervoer gekozen worden.	*(Bij Veranderen)* We willen juist meer opties geven en mensen minder afhankelijk maken van één vervoermiddel. Afhankelijk van het type gebied en de persoonlijke situatie en gezondheid kan dan de best passende manier van vervoer gekozen worden. De actieve vervoersmiddelen (lopend en op de (e-)fiets) zijn dan de basis, vooral op kortere afstanden. De (e-)fiets is een kans om ov- en autoverplaatsingen op de korte (en middellange afstand) te vervangen. Op grote afstanden is ov (eventueel zelfs over water) belangrijker en wil je dat dit een steeds beter alternatief wordt voor de auto. Maar in bepaalde gevallen en in bepaalde gebieden is de auto toch het meest logisch.	2.4

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
2.2	*(Bij Veranderen)* -	*(Bij Veranderen)* Als mensen vaker lopen, fiets of publieke mobiliteit gebruiken, ontstaat er bovendien meer ruimte op de weg voor de mensen of bedrijven die afhankelijk zijn van de auto. Denk aan personen met bepaalde beperkingen, bijzondere voertuigen zoals betonmolens, kraamvrouwen die 's nachts met spoed op weg moeten, etc.	2.4
2.2	*(Bij Veranderen)* Zo kunnen mensen makkelijk de grotere afstanden afleggen met vervoersmiddelen naar keuze, maar die wel passen bij de omstandigheden en het gebied.	*(Bij Veranderen)* Zo kunnen mensen makkelijk de grotere afstanden afleggen met vervoersmiddelen naar keuze, maar die wel passen bij de omstandigheden en het gebied. Ook houden we er rekening mee dat voor sommige mensen met beperkingen lopen en fietsen geen optie zijn. Dan moet er een goed alternatief zijn, ook in gebieden waar fietsen en lopen voor de meeste mensen de voorkeur krijgen.	2.4
2.4	Goede bereikbaarheid valt of staat allereerst met hoe dichtbij bestemmingen zijn. In het stedelijke gebied bereiken we dit bijvoorbeeld door woningen en bedrijven en voorzieningen dicht op elkaar te bouwen en bij voorkeur in de buurt van (ov-)knooppunten.	Goede bereikbaarheid valt of staat allereerst met hoe dichtbij bestemmingen zijn. In het stedelijke gebied bereiken we dit bijvoorbeeld door woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen dicht op elkaar te bouwen, en bij voorkeur in de buurt van (ov-)knooppunten en als het kan ook met natuur en recreatiegebieden in de buurt.	Bijlage 2, BK2023-10 / -11 / -18 / -19 / -20
2.4	Om dit te bereiken biedt de Vervoerregio kennis en expertise aan aan de gemeenten, MRA-partners en ontwikkelaars zodat de mogelijkheid van comfortabel en duurzaam reizen meteen vanaf het begin wordt opgenomen in nieuwe plannen. In mobiliteitsprogramma's voor ontwikkelgebieden maken we met gemeenten ook afspraken over de financiering.	Om dit te bereiken biedt de Vervoerregio actief kennis en expertise aan aan de gemeenten, MRA-partners en ontwikkelaars zodat de mogelijkheid van comfortabel en duurzaam reizen meteen vanaf het begin wordt opgenomen in nieuwe plannen. Door dat te doen, kunnen we vervolgens in mobiliteitsprogramma's voor ontwikkelgebieden met gemeenten ook afspraken maken over de gezamenlijke financiering.	2.7

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
3.1	*Samen met alle partijen in de regio* Voor het uitvoeren van activiteiten en projecten hebben we alle partijen in onze regio nodig, bij grote én kleine projecten. Denk aan gemeenten, de provincie en Rijkswaterstaat als wegbeheerders. […] Ook op andere thema's, zoals klimaat of plannen die verder gaan dan de regio kunnen we meer en beter samenwerken. Met de provincie, het MRA-platform Smart Mobility en MRA-Elektrisch doen we dit op enkele thema's al.	*Samen met alle partijen in én buiten de regio* Voor het uitvoeren van activiteiten en projecten hebben we alle partijen in onze regio nodig, bij grote én kleine projecten. Denk aan gemeenten, de provincie, de waterschappen en Rijkswaterstaat als wegbeheerders. […] Ook op andere thema's, zoals klimaat of plannen die verder gaan dan alleen onze regio kunnen we meer en beter samenwerken. Met de provincie, het MRA-platform Smart Mobility en MRA-Elektrisch doen we dit op enkele thema's al. Maar veel van de mensen die werken of winkelen in onze regio, komen van buiten. En ook lopen er doorgaande verkeersstromen door onze regio heen. Dus ook gemeentes en provincies buiten de grenzen van de Vervoerregio hebben ons regelmatig nodig en wij hen.	Bijlage 2, BK2023-01 / -22
3.1	*(Bij Pakketafspraken)* De gebiedsparagrafen in de uitwerking van dit Beleidskader Mobiliteit kunnen een opmaat zijn naar afspraken voor de deelregio's.	*(Bij Pakketafspraken)* De gebiedsparagrafen in de uitwerking van dit Beleidskader Mobiliteit kunnen een opmaat zijn naar afspraken voor de deelregio's. De afspraken kunnen over elk type gebied gaan. Ons startpunt is en blijft daarbij wel altijd het regionale mobiliteitsbelang, want dat is onze taak.	Bijlage 2, BK2023-09
3.1	*De MRA, de provincie en het Rijk* Er zijn ook zaken die we niet zelf binnen onze regio kunnen regelen. Mensen reizen namelijk voorbij de grenzen van de Vervoerregio. Goede samenwerking binnen de grotere Metropoolregio Amsterdam en met de provincie Noord-Holland is daarom nodig.	*De Vervoerregio en de omgeving* Er zijn ook zaken die we niet zelf binnen onze regio kunnen regelen. Mensen reizen namelijk voorbij de grenzen van de Vervoerregio. Goede samenwerking binnen de grotere Metropoolregio Amsterdam en met de provincie Noord-Holland en in sommige gevallen ook andere provincies is daarom nodig.	Bijlage 2, BK2023-22
3.1	*(Bij De MRA, de provincie en het Rijk)* -	*(Bij De Vervoerregio en de omgeving)* Zo werken we met de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeente Amsterdam samen aan het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Daarmee willen we de doelen uit het Klimaatakkoord behalen voor mobiliteit. Met het Beleidskader vullen wij dat verder in.	Bijlage 2, BK2023-22

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
3.1	*(Bij De MRA, de provincie en het Rijk)* Zo hebben we met provincie en Rijk samen het Multimodaal Toekomstbeeld MRA vastgesteld, waarin we samen zeven principes voor mobiliteit hebben benoemd. Hier hebben we het Rijk en provincie ook hard bij nodig.	*(Bij De Vervoerregio en de omgeving)* Daarnaast hebben we met de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk samen het Multimodaal Toekomstbeeld MRA vastgesteld. Daarin hebben we samen zeven principes voor mobiliteit benoemd. Die werken wij in dit Beleidskader verder uit voor de mobiliteit binnen onze regio (en daarbij nemen we wat het MTB voor (inter)nationale en doorgaande mobiliteit zegt als uitgangspunt). Maar ook voor “ons” deel van het MTB hebben we het Rijk en provincie hard nodig.	Bijlage 2, BK2023-02 / -22
3.2	*(Afwegingen binnen en tussen projecten)* En de projecten zelf worden ook iets anders en breder uitgevoerd, volgens de nieuwe doelen.	*(Afwegingen binnen en tussen projecten)* En de projecten zelf worden ook iets anders en breder uitgevoerd, volgens de nieuwe doelen. Daar waar we zelf opdrachtgever zijn, kunnen we voorschrijven om te werken volgens deze doelen en onze principes. Als We partner zijn in een project, dan kunnen we stimuleren dat er in lijn met onze doelen en principes wordt gewerkt, bijvoorbeeld door de hoogte van onze financiële bijdrage eraan te koppelen.	Bijlage 2, BK2023-01
3.2	*(Bij Werkwijze en Cultuur)* Dit vraagt behalve een aanpassing van bijvoorbeeld formulieren en de uitvoeringsprogramma’s ook een andere manier van werken voor de medewerkers en eventueel opleiding voor extra kennis en vaardigheden.	*(Bij Werkwijze en Cultuur)* Dit vraagt behalve een aanpassing van bijvoorbeeld formulieren en de uitvoeringsprogramma’s ook een andere manier van werken voor de medewerkers en eventueel opleiding voor extra kennis en vaardigheden. Ook kunnen we voorbeeldprojecten aanwijzen om medewerkers meer bewust te maken hoe zij de nieuwe manier van werken vorm kunnen geven.	Bijlage 2, BK2023-01

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
Bijlage 2	*(Bij Duurzaamheid)* -	*(Bij Duurzaamheid)* Twee meetbare resultaten toegevoegd: • Het bij elkaar opgetelde aandeel van publieke mobiliteit, fiets en lopen in de totale mobiliteit in de regio neemt steeds verder toe. • In 2030 stoot de mobiliteit in de Vervoerregio minimaal 16% minder, maar bij grote voorkeur 55% minder CO_2 uit ten opzichte van 1990 (doelstelling RMP).	Bijlage 2, BK2023-01 / -22
Bijlage 2	*(Bij Bereikbaarheid)* • Ieder bedrijf in de regio kan binnen een acceptabele tijd en tegen acceptabele kosten in voldoende mate (potentiële) klanten binnen de regio bereiken.	*(Bij Bereikbaarheid)* • Ieder bedrijf in de regio kan binnen een acceptabele tijd en tegen acceptabele kosten in voldoende mate (potentiële) klanten binnen de regio bereiken, de eigen producten of diensten bij (potentiële) klanten aanleveren dan wel ingekochte producten en diensten ontvangen.	Bijlage 2, BK2023-02
DEEL B UITWERKING			
1.1	Figuur “Vervoerswijzen per gebiedstype en per reisafstand”: volgens de figuur lijkt het dat we in gebiedstype C de auto juist bij kortere afstanden willen stimuleren.	Figuur “Vervoerswijzen per gebiedstype en per reisafstand” gecorrigeerd: de auto valt in gebiedstype C nu in *alle* afstandsklasses in de categorie “accepteren”.	Bijlage 1, reactie dhr. Lopes
1.4	Bijvoorbeeld op de N196 in Uithoorn.	Bijvoorbeeld op de N196 in Uithoorn en Aalsmeer.	Bijlage 2, BK2023-15
1.4	De provincie Noord-Holland is een belangrijke partner in dit gebied. We moeten samen werken om onze mobiliteitsdoelen waar te maken, lopende projecten af te ronden en woningbouwopgaven, die afhankelijk zijn van mobiliteitsinvesteringen, van de grond te laten komen.	De provincie Noord-Holland is als wegbeheerder van veel wegen een belangrijke partner in dit gebied. We moeten samen nadenken over het toekomstig functioneren van het N-wegennet en samen werken om onze mobiliteitsdoelen waar te maken, lopende projecten af te ronden en woningbouwopgaven, die afhankelijk zijn van mobiliteitsinvesteringen, van de grond te laten komen.	Bijlage 2, BK2023-15 / -21
2.1 (en samenv. en leeswijzer)	*(op meerdere plekken, i.h.k.v. gedragsbeïnvloeding)* Sturen	*(op meerdere plekken, i.h.k.v. gedragsbeïnvloeding)* Beïnvloeden	Bijlage 2, BK2023-15 / -21

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
2.1	*(Bij Prioriteiten)* -	*(Bij Uitgangspunten)* • Ook werken we samen met politie en andere handhavers. Handhaving is een belangrijke schakel bij het stimuleren van veiliger gedrag. Maar ook in het STOMP-principe speelt het een rol, bijvoorbeeld handhaving op geblokkeerde trottoirs of foutgeparkeerde auto's.	Bijlage 1, Salhi
2.1	*(Bij Rol Vervoerregio)* -	*(Bij Rol Vervoerregio)* Ook versterken wij onze samenwerking met politie en andere handhavers.	Bijlage 1, Salhi
2.3	*(Bij Rol van de Vervoerregio)* We zetten in op gelijke regels voor auto, ov en fiets bij het Rijk.	*(Bij Rol van de Vervoerregio)* We zetten in op fiscale regels bij het Rijk die in lijn zijn met het STOMP-principe. Een stap in de goede richting zou zijn dat de regels voor ov en fiets net zo gunstig en makkelijk zijn als voor de auto.	Bijlage 1, Greunsven
3.2	*Fietsparkeervoorzieningen (fiets in de keten)* De Vervoerregio vindt parkeerplaatsen voor fietsen bij ov-knooppunten (zoals bij stations en R-Net haltes) erg belangrijk.	*Fietsparkeervoorzieningen (fiets in de keten)* De Vervoerregio vindt parkeerplaatsen voor fietsen bij ov-knooppunten (zoals bij stations en R-Net haltes) erg belangrijk. Door de opkomst van de e-bike en speedpedelec is de gemiddelde fiets een stuk duurder dan vroeger. Daardoor is het nóg belangrijker dat er betrouwbare, goed beveiligde stallingen zijn. Stallingen die ook rekening houden met de toegenomen variatie in fietsen: naast "normale" fietsen bijvoorbeeld ook fietsen met een krat of breder stuur, bakfietsen en speciale fietsen voor mensen met een beperking.	Bijlage 2, BK2023-06 / -10 / -11 / -15 / -18 / -19 / -20 / -21
3.2	*(Bij Rol en prioriteiten)* *Stallingen* De Vervoerregio investeert in parkeerplaatsen voor fietsen bij ov-knooppunten (zoals bij stations en R-Net haltes).	*(Bij Rol en prioriteiten)* *Stallingen* De Vervoerregio investeert in parkeerplaatsen voor fietsen bij ov-knooppunten (zoals bij stations en R-Net haltes). Daarbij hebben we oog voor de toegenomen behoefte aan goede beveiliging van de stalling.	Bijlage 2, BK2023-10 / -11 / -15 / -18 / -19 / -20 / -21

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
3.3	*(Bij Uitgangspunten voor publieke mobiliteit)* Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) […] van en naar grote dorpskernen, grote werkgebieden en grote evenementen- en toeristenplekken.	*(Bij Uitgangspunten voor publieke mobiliteit)* Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) […] van en naar grote dorpskernen, grote werkgebieden en grote evenementen- en toeristenplekken; in de Vervoerregio, maar soms ook erbuiten.	Bijlage 2, BK2023-22
3.3	*(Bij Uitgangspunten snel en direct ov)* -	*(Bij Uitgangspunten snel en direct ov)* • De drukte op het spoor is op bepaalde trajecten groot. Intercity's, sprinters, maar ook goederentreinen gebruiken dezelfde ruimte. Dit betekent dat soms lastige keuzes moeten worden gemaakt.	Bijlage 2, BK2023-02
3.5	*(In kader "Gemotoriseerde tweewielers")* Snorscooters en brommers hebben ook overeenkomsten met de elektrische fiets en speedpedelecs. Ze gebruiken soms dezelfde infrastructuur en hebben hetzelfde tempo.	*(In kader "Gemotoriseerde tweewielers")* Snorscooters en brommers hebben ook overeenkomsten met de elektrische fiets en speedpedelecs. Ze gebruiken soms dezelfde infrastructuur, hebben hetzelfde tempo en zijn ook kwetsbaar. En snorfietsen en -bromfietsen kunnen net als de e-bike en speedpedelec een rol vervullen als alternatief voor de auto op de middellange afstand in onze regio. Wel hebben scooters en brommers relatief het hoogste aandeel in de ongevallencijfers in onze regio en gedragen de bestuurders zich relatief vaak risicovol. Daarom krijgen zij extra aandacht in de risicogestuurde benadering voor verbetering van de verkeersveiligheid. En doordat deze voertuigen in het algemeen zwaarder en breder zijn dan e-bikes en speedpedelecs, hebben ze ook meer impact op anderen. Daarom heeft gebruik van de e-bike of speedpedelec wel onze voorkeur.	Bijlage 2, BK2023-09
3.6	*Regiohubs* vormen de verbinding tussen aan de ene kant landelijke en stedelijke woongebieden en aan de andere kant centrumstedelijke en metropolitane werk-, winkel- en recreatielocaties.	*Regiohubs* vormen de verbinding tussen aan de ene kant landelijke en stedelijke woongebieden in én buiten de Vervoerregio en aan de andere kant centrumstedelijke en metropolitane werk-, winkel- en recreatielocaties.	Bijlage 2, BK2023-22

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
3.7	*(Bij Uitgangspunten)* Waar mogelijk willen wij dat dit over water of spoor gaat (zolang dit past bij onze ov-ambities), anders over de weg met vrachtwagens. *(Bij Prioriteiten)* -	*(Bij Uitgangspunten)* Waar mogelijk willen wij dat dit over water of spoor gaat, anders over de weg met vrachtwagens. *(Bij Prioriteiten)* Daarnaast spelen bij spoorvervoer twee dilemma's. Allereerst is op het spoor de ruimte beperkt, terwijl we goederen over het spoor willen vervoeren, maar ook hoge OV-ambities hebben. Daarnaast kan vervoer van gevaarlijke stoffen soms beperkend werken voor mogelijkheden voor nieuwbouw langs of over het spoor. We willen graag én-én, maar soms zijn lastige en ingrijpende keuzes nodig, die we onder andere in het project multimodaal netwerk goederenvervoer zullen maken. Wat we willen voorkomen is dat goederenvervoer hierdoor noodgedwongen naar de weg verplaatst, omdat dit veel extra vervoersbewegingen oplevert.	Bijlage 2, BK2023-02
4.1	*(Bij uitgangspunten en prioriteiten)* De dagelijkse voorzieningen, zoals winkels en scholen liggen bij voorkeur op loop- en fietsafstand, maar ook sportfaciliteiten of medische voorzieningen moeten op redelijke afstand liggen.	*(Bij uitgangspunten en prioriteiten)* De dagelijkse voorzieningen, zoals winkels en scholen liggen bij voorkeur op loop- en fietsafstand, maar ook sportfaciliteiten, medische voorzieningen moeten op redelijke afstand liggen. Het gaat hierbij niet altijd om extra voorzieningen, soms juist ook om het behoud ervan. Ook is het voordelig als vanuit nieuwe woningen recreatiemogelijkheden makkelijk te bereiken zijn.	Bijlage 2, BK2023-10 / -11 / -18 / -19 / -20
4.1	*(Bij uitgangspunten en prioriteiten)* Uit onderzoek is verder gebleken dat een groot deel van de banen voor praktisch opgeleiden slecht bereikbaar is, vooral als zij geen auto hebben of kunnen gebruiken. Dit vraagt extra aandacht.	*(Bij uitgangspunten en prioriteiten)* Uit onderzoek is verder gebleken dat een groot deel van de banen voor praktisch opgeleiden slecht bereikbaar is, vooral als zij geen auto hebben of kunnen gebruiken. Dit vraagt extra aandacht, bij het mobiliteitssysteem, maar zeker ook bij locatiekeuze van bedrijventerreinen.	Bijlage 2, BK2023-02 / -10 / -11 / -18 / -19 / -20

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie in NvB
4.1	*(Bij Rol Vervoerregio)* De Vervoerregio heeft zelf geen ruimtelijke taken. Wel kunnen we actief onze kennis en expertise inbrengen. Door ons vroeg te betrekken, kunnen wij gemeenten helpen de plannen zo veel mogelijk aan te laten sluiten op onze doelen en het STOMP-principe. En dat helpt weer als de gemeente een investeringsaanvraag bij de Vervoerregio wil indienen: de hoogte van onze bijdrage hangt af van de mate waarin een project bijdraagt aan onze doelen.	*(Bij Rol Vervoerregio)* De Vervoerregio heeft zelf geen ruimtelijke taken. Maar omdat het effect van ruimtelijke keuzes op de mobiliteit zo groot is, benaderen wij gemeenten actief om ons zo vroeg mogelijk te betrekken bij ruimtelijke plannen. Door ons vroeg te betrekken, kunnen wij gemeenten met onze kennis en expertise helpen de plannen zo veel mogelijk aan te laten sluiten op onze doelen. Dat kan door het STOMP-principe als uitgangspunt te nemen, de verstedelijkingsafspraken in te vullen en nabijheid en knooppuntontwikkeling te bevorderen. En dat helpt weer als de gemeente een investeringsaanvraag bij de Vervoerregio wil indienen: de hoogte van onze bijdrage hangt af van de mate waarin een project bijdraagt aan onze doelen. Een goed voorbeeld is de manier waarop wij nu bij mobiliteitsplannen van verschillende gemeenten zijn betrokken.	2.7 en Bijlage 2, BK2023-22
4.2	*(Bij Rol Vervoerregio)* Maar bij grote ontwikkelingen in onze regio met een grote invloed op de mobiliteit bieden wij actief onze kennis en expertise aan.	*(Bij Rol Vervoerregio)* Maar bij grote ontwikkelingen in onze regio met een grote invloed op de mobiliteit vragen wij gemeenten ons te betrekken en bieden wij actief onze kennis en expertise aan. Zo kunnen wij gezamenlijk tot goede voorstellen komen, waar we ook gezamenlijk in kunnen investeren.	2.7
RAPPORT BEWONERSENQUÊTE			
Meerdere	In het rapport stond niet of en zo ja wat de invloed is van de relatief lage respons de jongere groepen.	Wij hebben dit uitgezocht: Het onderzoek is representatief voor de hele populatie (dus alle leeftijden samen) en per deelregio. Ook is het representatief voor deelnemers onder de 55 jaar en boven de 55 jaar. Als er op een bepaald onderwerp een duidelijk verschil was tussen antwoorden van mensen onder de 55 jaar en mensen boven de 55 jaar, dan is dit in de tekst toegevoegd. De aangepaste versie van het onderzoeksrapport treft u als losse bijlage bij het beleidskader aan. Dit heeft verder geen aanleiding gegeven tot wijziging van teksten in het beleidskader.	Bijlage 1, Karregat / Van Groeninge n

3.2. OVERIGE WIJZIGINGEN (VOORTSCHRIJDEND INZICHT EN VERBETERINGEN)

In het definitieve voorstel voor het Beleidskader Mobiliteit zijn, behalve de wijzigingen als gevolg van de eerste lezing en de terinzagelegging, ook vanuit de ambtelijke organisatie nog wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de ontwerpversie.
Ten eerste zijn spellings- en typfouten gecorrigeerd en kleine verduidelijkingen aangebracht. Deze zijn hieronder niet opgenomen.
De grotere wijzigingen, of wijzigingen die daadwerkelijk iets nieuws toevoegen aan het beleid, zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie
DEEL A VISIE			
1.1	*(Bij Veiligheid)* Door meer op risico's te sturen, willen we op korte termijn een omslag bereiken en onze doelen beter te kunnen bereiken	*(Bij Veiligheid)* Door meer op risico's te sturen, in lijn met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid, willen we op korte termijn een omslag bereiken en onze doelen beter te kunnen bereiken	Link gelegd met landelijke ontwikkelingen en plannen.
2.2	2 oude STOMP-figuren	1 nieuwe eigen STOMP-figuur	Uitleg over STOMP staat al in tekst, figuur daar meer mee in lijn gebracht en in onze huisstijl
3.1	Denk bijvoorbeeld aan het combineren van een gebied aantrekkelijker maken voor fietsen en lopen combineren met maatregelen om het autoverkeer meer buitenom te leiden.	Denk bijvoorbeeld aan het combineren van een gebied aantrekkelijker maken voor fietsen en lopen combineren met maatregelen om het autoverkeer meer buitenom te leiden. Of het verbinden van gedragsmaatregelen aan infrastructurele aanpassingen.	Hiermee duidelijk gemaakt dat het niet alleen om combinaties van infrastructurele / fysieke maatregelen kan gaan, maar ook om gedragsmaatregelen.
3.2	*(Bij Plan-Do-Check-Act)* -	*(Bij Plan-Do-Check-Act)* Met deze Plan-Do-Check-Act-cyclus voldoen we ook aan de Europese eisen die horen bij een sustainable urban mobility plan. Het beleidskader is de visie. Die brengen we in praktijk via (onder andere) het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM). En bij de jaarlijkse bijstelling van het UPM wordt	Een sustainable urban mobility plan bestaat behalve uit visie ook uit een monitorings- en uitvoeringsdeel. Met deze toevoeging maken we expliciet duidelijk hoe we dat bij de Vervoerregio hebben vormgegeven.

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie
		input uit de monitoring gebruikt, zodat het goed blijft bijdragen aan onze doelen.	
Bijlage 2	*(Bij Bereikbaarheid)* -	*(Bij Bereikbaarheid)* • De mobiliteit (auto, ov én fiets) wordt steeds beter gespreid over de (werk)week en de dag en de hyperspits voor ov verdwijnt	Het streven om de mobiliteit beter te spreiden in de tijd, komt nu ook terug in een meetbaar resultaat.
DEEL B UITWERKING			
1.3	*(Figuur "Bijzonderheden per deelgebied in Amsterdam")* -	*(Figuur "Bijzonderheden per deelgebied in Amsterdam")* Toegevoegd aan blokje "Noord": Landelijk Noord: natuur, landbouw en beperkte bebouwing. Veel fietsrecreatie. OV via flexibel vervoer. Belangrijkste opgave: zwaar verkeer en sluipverkeer.	Landelijk Noord is een sterk afwijkend gebied in deelgebied Noord, dat nu ook is beschreven.
1.3	(Bij Belangrijkste mobiliteitsopgaven) -	*(Bij Belangrijkste mobiliteitsopgaven)* Specifieke aandacht voor verkeersoverlast van zwaar verkeer en sluipverkeer door de dorpskernen in Landelijk Noord. De infrastructuur (met name bruggen) is hier niet op berekend.	Voor Landelijk Noord is behalve een beschrijving ook de belangrijkste opgave toegevoegd.
2.1	*Veilig verkeersgedrag bij jongeren en jongvolwassen mannen* Deze doelgroep zorgt voor de meeste risicovolle overtredingen en ongevallen bij alle vervoersmiddelen en zeker ook de auto.	*Veilig verkeersgedrag bij jongeren en jongvolwassen mannen* Deze doelgroep zorgt voor de meeste risicovolle overtredingen en ongevallen bij alle vervoersmiddelen en zeker ook bij de scooter, brommer en auto.	Scooters en brommers hebben relatief het hoogste aandeel in de ongevalsstatistieken en daarbij is deze doelgroep vaak de bestuurder.
3.2	De fiets is het belangrijkste vervoersmiddel in (hoog)stedelijke gebieden.	De fiets, zowel de gewone als de elektrische, is het belangrijkste vervoersmiddel in (hoog)stedelijke gebieden en is ook in andere gebieden zeer belangrijk.	Toevoeging om aan te geven dat als wij over fiets spreken, het zowel over gewone als elektrische fietsen gaat. En het belang in de hele regio verder benadrukt.
3.2	*(In kader "De fiets en verkeersveiligheid volgens het CBS en SWOV")*	*(In kader "De fiets en verkeersveiligheid volgens het CBS en SWOV")*	De data en trends in de Vervoerregio zijn soms net anders dan landelijke, daarom zijn nu de regionale data opgenomen

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie
	• Op dit moment is een derde van het aantal verkeersslachtoffers een fietser. In 2020 waren onder de 610 verkeersdoden 299 fietsers, dit is het hoogste aantal omgekomen fietsers in 25 jaar. • Verkeersdoden vallen vooral door een aanrijding met een auto, maar bijna even vaak in ongevallen zonder een andere verkeersdeelnemer. • Meer dan de helft van de zwaargewonden viel in ongevallen waar geen gemotoriseerd verkeer bij betrokken was. Het gaat dan vooral om fietsers onderling en zonder een andere verkeersdeelnemer. • Fietsers vormen al met al de grootste groep verkeersslachtoffers en de aantallen blijven stijgen, zowel dodelijke ongevallen en zwaargewonden. Dit komt omdat er meer gefietst wordt. • Twee groepen vallen op: de stijging van ongevallen met ouderen (stijging dodelijk vanaf 80 jaar en zwaargewond vanaf 60 jaar) en in enkelvoudige fietsongevallen, ook met dodelijke afloop. • Het gebruik van elektrische fietsen en speed-pedelecs op straat groeit, maar het is nog steeds niet bewezen dat het risico op zwaar letsel onder deze fietstypen groter is.	• In de periode 2017/18-2021 zijn in de Vervoerregio per jaar gemiddeld 16 fietsers dodelijk verongelukt en 318 zwaar gewond geraakt. • Zorgelijk is de stijgende tendens van het aantal verkeersdoden onder fietsers, met name in de leeftijdscategorie van 50 tot 80 jaar: van gemiddeld 5 slachtoffers per jaar in periode 2012-2016 naar gemiddeld 9 per jaar in periode 2017-2021. • Ook het aantal zwaargewonde 70-plussers ligt in de recente periode hoger dan in de jaren daarvoor. • In de Vervoerregio zijn opvallend vaak auto's betrokken bij een dodelijk fietsongeval. Dit ligt in de periode 2017-2021 fors hoger dan in de periode 2012-2016 (23 ten opzichte van 9). • De landelijke stijging van het aantal fietsdoden naar aanleiding van een enkelvoudig ongeval is in onze regio (nog) niet geobserveerd. • Bij de zwaargewonde fietsers is in 73% van de gevallen geen gemotoriseerd verkeer betrokken. Het gaat bijvoorbeeld om fietsers onderling en enkelvoudige ongevallen. • Fietsers vormen al met al de grootste groep verkeersslachtoffers en de aantallen stijgen eerder dan dat ze dalen. • Het gebruik van elektrische fietsen en speed-pedelecs op straat groeit, maar het is nog niet aantoonbaar dat het risico op zwaar letsel onder deze fietstypen groter is.	

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie
3.3	*(Bij Uitgangspunten brede basis)* Ook kunnen we met de prijs actieve(re) deelmobiliteit (fiets) aanmoedigen.	*(Bij Uitgangspunten brede basis)* Ook kunnen we met de prijs actieve(re), lichtere (vanwege veiligheid) en/of minder ruimte kostende deelmobiliteit (fiets) aanmoedigen.	Extra redenen voor mogelijke verschillen in tarieven toegevoegd.
3.7	Nog geen kaart, wel tekst: Netwerk De principes verwerken we in een multimodaal netwerk goederenvervoer, dat de belangrijkste bestemmingen en hubs op een goede manier bereikbaar maakt. Voor logistieke hubs leggen we de locaties niet vast, maar geven we voorkeurslocaties en zoekgebieden aan. Per type goederenstroom kunnen de beste plekken voor hubs verschillen.	Kaart ingevoegd en tekst gewijzigd: *Netwerk* De uitgangspunten verwerken we in een multimodaal netwerk goederenvervoer – water, spoor en weg – dat de belangrijkste herkomsten, bestemmingen en overslagpunten in onze regio op een goede manier bereikbaar maakt en ook waar nodig doorgaande stromen faciliteert. Dit multimodale netwerk goederenvervoer wordt opgesteld als onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld van de MRA. De kaart die wij hier presenteren is onze voorzet voor het gebied van de Vervoerregio. Deze kaart is als volgt opgebouwd: -Voor de binnenvaart hebben we alle vaarwegen vanaf scheepvaartklasse III opgenomen. Wij verwachten dat dit de relevante vaarwegen zijn voor het multimodaal netwerk goederenvervoer. -Voor het spoor hebben we alle spoorwegen in de Vervoerregio opgenomen waar nu regelmatig goederenvervoer over plaatsvindt. Omdat deze spoorwegen vaak ook druk gebruikt worden voor personenvervoer, moet in het	Bij het opstellen van het Ontwerp Beleidskader was er nog geen kaart voor goederenvervoer beschikbaar. Nu wel. De tekst is hierop aangepast.

Paragraaf	Was	Wordt	Motivatie
		multimodaal netwerk goederenvervoer worden besloten of al deze spoorwegen tot dit netwerk moeten behoren, of dat toch keuzes worden gemaakt. -Voor de weg hebben wij het autonetwerk overgenomen uit paragraaf 3.5. Ook vrachtverkeer gebruikt dit netwerk veel. In het multimodaal netwerk goederenvervoer worden mogelijk enkele lijntjes van deze kaart weggelaten, als het belang voor het vrachtverkeer daar lager is. Logistieke hubs en andere overslagpunten hebben wij niet vastgelegd op deze kaart. De meeste hubs en overslagpunten zullen een plek krijgen in de logistieke kerngebieden (paars op de kaart). Voor de overslag van grootschalig naar stedelijk vervoer (winkelbevoorrading, bouwlogistiek etc) voorzien wij dat er daarnaast nog op verschillende stadsranden hubs gewenst zijn.	

BIJLAGE 1: 1E LEZING BELEIDSKADER IN REGIORAAD

Op 11 mei 2023 lag het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit ter eerste lezing voor in de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam. In onderstaand overzicht zijn per regioraadslid de gestelde vragen opgenomen en van antwoord voorzien. Dit is het antwoord dat de portefeuillehouders tijdens de vergadering hebben gegeven, waar nodig aangevuld met extra informatie.

Naam raadslid en gemeente	Vraag	Antwoord (in vergadering of achteraf)
Boerman, Haarlemmermeer	Hoe gaan we evalueren?	Voor het huidige beleidskader hebben we elk jaar voortgangsrapportages opgesteld. Voor het Beleidskader Mobiliteit wordt ook een monitoringsplan opgesteld.
	Welke invloed heeft het Beleidskader op het PvE van de concessies?	De kaders die worden meegegeven in het Beleidskader Mobiliteit zullen de komende jaren vertaald worden in onze projecten en in (de PvE's van) onze concessies. Herijkingsmomenten worden ook gebruikt om te bepalen of aanpassingen mogelijk en noodzakelijk zijn op basis van het nieuwe beleid.
	Hoe gaan we het toetsingskader inrichten?	De Vervoerregio zal een toetsingskader opstellen aan de hand van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit. Dit wordt in samenspraak met onze gemeenten opgesteld.
	Deelmobiliteit staat nu nog te vrijblijvend in het beleidskader. Hoe gaan we dit onderwerp stevig neerzetten?	We weten dat deelmobiliteit een nuttige aanvulling kan zijn op ons mobiliteitssysteem. De komende jaren gaan we onderzoeken op welke manieren deelmobiliteit het beste toegepast kan worden, en wat de rol van de Vervoerregio daarbij moet zijn.

Naam raadslid en gemeente	Vraag	Antwoord (in vergadering of achteraf)
Lopes, Zaanstad	Hoe gaan we een hub zo vormgeven dat het praktisch bruikbaar is, ook voor ondernemers met busjes met gereedschappen?	Dit is een uitwerkingsvraag die verder wordt uitgewerkt na vaststelling van het beleidskader. Daarbij kijken we naar verschillende doelgroepen, wat die nodig hebben en of het handig is die doelgroepen te combineren in dezelfde hub of niet.
	De tabel op pagina 11 lijkt niet te kloppen. De modaliteit Auto is in gebiedstype C niet consequent doorgevoerd op de reisafstanden. Bij 2-7,5km staat de auto op plek 3 (accepteren), bij 7,5-20km staat hij op plek 2 (Faciliteren) en bij >20km weer op plek 3 (accepteren).	Dit is na de vergadering uitgezocht. Er bleek inderdaad een fout in de tabel te zitten. In de definitieve versie van het Beleidskader Mobiliteit is dit aangepast en heeft de auto in gebiedstype C dezelfde status voor alle afstandsklassen.
	Wat betekent de term accepteren bij automobiliteit?	De term accepteren betekent dat de Vervoerregio hier het belang van de auto onderkent, maar hier niet gericht in investeert.
Brocken-Swart, Purmerend	Graag meer duiding op het onderzoeken van het samenvoegen van ov, flexvervoer en AOV. Gaat dit samenvoegen ten koste van het AOV?	De Vervoerregio herkent de problematiek rondom de toegankelijkheid van het ov. In het kader van Publieke Mobiliteit proberen we de juiste oplossingen op de juiste plekken in te zetten. Deelmobiliteit kan bijvoorbeeld een aanvulling zijn op het bestaande ov, of de gaten vullen daar waar ov niet mogelijk is. Het AOV (WMO-vervoer) is een verantwoordelijkheid van de gemeenten, maar uiteraard werken we wel samen op dit dossier. We kijken ook met gemeenten of en zo ja hoe het mogelijk is (delen van) het AOV te integreren in publieke mobiliteit.

Naam raadslid en gemeente	Vraag	Antwoord (in vergadering of achteraf)
	Hoe gaan we om met jongeren in het mobiliteitsbeleid versus verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld in verkeerslessen.	Verkeersveiligheid is voor ons heel belangrijk. We willen richting de 0 verkeersslachtoffers. De Vervoerregio is daarom zeer actief op het dossier verkeersveiligheid, en ook op scholen, bijvoorbeeld (inderdaad) via verkeerslessen. Hiermee maken we fietsen OV niet alleen veilig, maar ook vanzelfsprekend. Dat gebeurt via het door de Vervoerregio gefinancierde Verkeer & Meer. Dit belang blijft met het nieuwe beleidskader minstens net zo groot.
Ernsting, Amsterdam	Wat betekent STOMP voor de uitwerking. De indicatoren (bijvoorbeeld 'zo dicht mogelijk richting 0 verkeersdoden' zijn nu nog te vaag. Wat betekent dit?	De indicatoren worden nog verder uitgewerkt in een monitoringsplan. Dit gebeurt na vaststelling van het beleidskader.
	Wat betekent STOMP voor de financiële middelen? Hoe kunnen we zien hoe veel er geïnvesteerd wordt in welke modaliteit?	Wanneer we STOMP consequent toepassen betekent dit uiteindelijk ook iets voor de investeringen van de Vervoerregio. Na vaststelling van het beleidskader zal dit doorwerken in onze projecten via onder meer de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.
	Betreffende de omgevingsvisie van Amsterdam: hier wordt gekeken naar de toekomst van het autonetwerk binnen de ring (lussenmodel). Hoe kijkt de Vervoerregio hier in de toekomst naar?	In het beleidskader beschrijven wij de rol van de auto. Wij zien overal een rol, maar de vorm en omvang van die rol verschilt per gebiedstype. En bijvoorbeeld via hubs verbinden we die verschillende gebieden aan elkaar.

Naam raadslid en gemeente	Vraag	Antwoord (in vergadering of achteraf)
Albers, Purmerend	71% van de mensen uit het bewonersonderzoek is het niet eens met de stelling over deelmobiliteit. Waarom zet het DB dan toch in op deelmobiliteit?	Gezien de uitdagingen waar we voor staan kan de auto niet overal gefaciliteerd worden en is de deelauto een gunstig alternatief. Ook in gebieden waar het ov ontoereikend is, kan deelmobiliteit een aanvulling zijn. We weten echter nog niet alles en de komende periode gaan we onderzoeken in welke vormen deelmobiliteit wél kan werken en wat onze rol daarbij is. Ook geldt vaak: onbekend maakt onbemind.
Karregat, Edam-Volendam	Betreffende het bewonersonderzoek: Er is sprake van een oververtegenwoordiging van 50-plussers in het bewonersonderzoek. Is dit representatief, en hoe groot is de invloed van deze uitkomst geweest op het beleidskader Mobiliteit?	Wij hebben dit uitgezocht: Het onderzoek is representatief voor de volledige populatie (dus voor alle leeftijden samen) en voor de deelregio's. Ook is het onderzoek representatief voor deelnemers onder de 55 jaar en boven de 55 jaar. Als er op een bepaald onderwerp een duidelijk verschil was tussen antwoorden van mensen onder de 55 jaar en mensen boven de 55 jaar, dan is dit in de tekst genoemd. Er is een nieuwe versie van het rapport over de bewonersenquête gemaakt waarin deze punten zijn verwerkt.
	Kan het DB garanderen dat er voldoende laadcapaciteit is voor ondernemers?	De beschikbaarheid van laadinfrastructuur is de primaire verantwoordelijkheid van gemeenten. Uiteraard denkt de Vervoerregio wel mee op dit soort dossiers.

Naam raadslid en gemeente	Vraag	Antwoord (in vergadering of achteraf)
Van der Meer, Aalsmeer	De (ov-)bereikbaarheid naar de hub Schiphol vanuit Aalsmeer en Uithoorn is onvoldoende. Toch zet het DB in op hubs. Hoe rijmt dit met elkaar? Kan het DB dit toelichten.	Het Beleidskader Mobiliteit is een visiedocument, waarin het belang van de ov-bereikbaarheid van Schiphol onderkend wordt. Hoe dat doorvertaald wordt, wordt nader uitgewerkt op andere tafels. Denk bijvoorbeeld aan de vervoersplannen, programma's van eisen voor de concessies of aan de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob, waar veel aandacht is voor dit onderwerp.
Ben Idder, Amstelveen	Er is een stijging in het aantal (fiets)verkeersslachtoffers. Welke maatregelen gaan we hier op nemen, en komt hier een plan voor?	Verkeersveiligheid is een blijvend aandachtspunt voor de Vervoerregio. Ons plan daarvoor is de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030. In 2025 wordt dit tussentijds geëvalueerd en wordt een herijkt plan voor de periode 2026-2030 voorgelegd aan de regioraad.
Greunsven, Landsmeer	Waarom is het voorstel om de fiscale regels voor auto, OV en fiets gelijk te stellen? Dat wil je toch juist niet?	Wij willen dat de fiscale regels in lijn zijn met het STOMP-principe. Op dit moment is het zo dat de fiscale regels voor de auto (veel) voordeliger en vooral ook eenvoudiger zijn dan die voor OV en fiets. Het is dus al een verbetering als deze regels gelijk worden. Maar dat is inderdaad niet persé het einddoel. We scherpen dit aan in de tekst.
	Het gevoel van verkeersonveiligheid in Landsmeer is terecht benoemd. Maar is er dan ook geld voor om dat gevoel te verbeteren? Is er bijv. nog geld via de landelijke investeringsimpuls verkeersveiligheid?	Ja dat geld is er nog steeds.

Naam raadslid en gemeente	Vraag	Antwoord (in vergadering of achteraf)
Salhi, Haarlemmermeer	Er is onvoldoende aandacht voor fietsveiligheid. Gaat het DB zich inzetten voor meer handhaving en meer bevoegdheden voor handhavers?	Handhaving is geen bevoegdheid van de Vervoerregio. Wel intensiveren wij de samenwerking met handhavers, want goede handhaving is een belangrijke schakel om de veiligheid te verbeteren.
Van Leeuwen, Amstelveen	De bereikbaarheid vanuit de Zuidlob naar Schiphol is onvoldoende. Er is behoefte aan een ov-hub.	Zie antwoord hierboven op vergelijkbare vraag van Van der Meer, Aalsmeer.
	De Vervoerregio gaat niet of minder investeren in de auto. Voor Amstelveen is de positie van de auto belangrijk. Hoe gaan we hier mee om (in het kader van de Zuidlobdiscussie)?	Uitgaande van het STOMP-principe blijft ook de auto belangrijk in de bereikbaarheid van bepaalde gebiedstypen en in bepaalde situaties. Maar onze investeringen zitten vooral in alternatieven voor de auto.
	Welke technische maatregelen zijn er aanvullend mogelijk om fietsveiligheid te garanderen?	De Vervoerregio zoekt altijd naar (technische) manieren om het fietsen veiliger te maken. Daarbij hebben we er wel aandacht voor dat we niet alleen naar de kwetsbaarste doelgroep kijken, maar ook naar overige weggebruikers. Ook dit kan aandacht krijgen bij de herijking van de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid in 2025.
Van Groeningen, Amsterdam	Wij maken ons zorgen over de representativiteit van de bewonersenquête. Welke doelgroep mist er?	Zie antwoord hierboven op dezelfde vraag van Karregat, Edam-Volendam.

BIJLAGE 2: ZIENSWIJZEN EN BEANTWOORDING

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
BK2023-01, RAR (Reizigersadviesraad)	Wij zijn als RAR blij met de goede uitgangspunten van dit Beleidskader in deel A wat de visie betreft en in deel B wat de uitwerking betreft. U probeert te komen tot een duidelijk brede en daarmee duurzame kijk op mobiliteit als een middel om onze brede welvaart te vergroten voor reizigers en niet-reizigers. U gaat hiervoor altijd eerst kijken vanuit de mens, pas daarna volgt het systeem.	Dank voor uw positieve reactie op de uitgangspunten.
	Voor u verandert dit laatste de doelen en opgaven van het mobiliteitsbeleid, die u dan vertaalt in vijf samenhangende thema's: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit. STOMP gaat u daarbij hanteren als uitgangspunt voor de mobiliteitsprioritering en het toepassen ervan kan leiden tot een gerichtere inzet van de middelen. Het is duidelijk dat u met dit beleidsplan aangeeft als vervoersautoriteit de slag naar een duurzame toekomst te willen maken. Daar zijn wij als RAR heel positief over, dat is dan ook de hoofdinsteek van deze reactie.	Dank voor uw positieve oordeel.
	Alleen ligt dan de vraag voor de hand hoe u met dit Beleidskader richting gaat geven aan bijvoorbeeld de beoordeling van infrastructuurprojecten en de ambities die u in concessies terug wilt zien. Het lopende Beleidskader uit 2017 kent deels vergelijkbare thema's en gebiedsindelingen als dit nieuwe. Wat is er daarvan gelukt in de praktijk en heeft dat kader echt een rol kunnen spelen in de dagelijkse afweging en beoordeling? Is dit geëvalueerd om te leren hoe dit nu (nog?) beter opgepakt kan worden met dit nieuwe Beleidskader?	Het beleid uit het huidige beleidskader heeft zeker geleid tot andere keuzes, zowel in projecten, als in de concessies. Denk bij de concessies bijvoorbeeld aan het thema inclusief en de elektrificatie van de bussenvloot. Maar ook bij de inrichting en keuze van projecten heeft het beleidskader zeker invloed. Jaarlijks wordt een monitor van het huidige beleidskader gemaakt waarin te zien is welke projecten er zijn uitgevoerd en aangegaan en welke effecten deze hebben en daaruit is dus af te leiden hoe we ervoor staan met realisatie van onze doelen. Hieruit hebben wij geconstateerd dat extra stappen nodig zijn: de grote opgaven die op ons af komen sloten goed aan de bestaande strategische keuzes, maar vroegen om meer scherpte, om deze reden hebben we besloten het beleidskader te vernieuwen. Deze toelichting hebben we opgenomen in het regioraadsvoorstel, als relevante beslisinformatie. En het nieuwe beleidskader zullen we ook continu gaan monitoren.
	En hoe prachtig we de nota ook vinden, zeker in de uitgangspunten en gekozen doelstellingen, toch komt de vraag op hoe dit nu als toetsingskader kan gaan werken en hoe de uitgangspunten zich vertalen in een programma van eisen met consequenties voor de concessies en overige plannen? Als handvat daarvoor biedt u in Bijlage 2 van het visiedeel een vertaling van de vijf hoofddoelen in meerdere indicatoren, waarmee u gaat bijhouden of beleidskeuzes en investeringen voldoende aan de doelen bijdragen of dat u dat moet bijsturen. U ontwikkelt voor dat laatste een monitoringsplan. Wij waarderen deze concretisering en zien een oprechte poging van uw kant om de doelen werkbaar te maken. Alleen blijft voor ons hangen hoe dwingend dit nu is in zowel de (makkelijker) plansituatie als in de (weerbarstiger) praktijkuitvoering.	Het blijft altijd lastig om strategische beleidskeuzes 1 op 1 door te vertalen naar de praktijk. Ook zullen we in veel gevallen niet alles zelf bepalen, maar ook afhankelijk zijn onze gemeenten en andere partners. Maar het beleidskader biedt wel degelijk een duidelijk kader, dat we in de implementatieperiode gaan vertalen naar een helder instrumentarium. Wat u nu als mooie woorden en visie leest, werken we uit in richtlijnen, werkwijze en een afwegingskader. Ook bijlage 2 wordt in het monitoringsplan verder gespecificeerd, met als doel het zo goed en praktisch mogelijk te kunnen toepassen in projecten.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	De hoofdvraag voor ons is dus de precieze bedoeling en reikwijdte van dit Beleidskader. Is dit een kader bedoeld als een set mooie uitgangspunten of is dit nu hét toetsingskader dat iedereen vanuit de VRA heeft te volgen naar alle betrokken bedrijven en partners toe?	Het beleidskader is het overkoepelende strategische beleid van de Vervoerregio. Daarmee is het uitgangspunt en dus ook toetsingskader voor alles wat de Vervoerregio doet. Wel zijn het hoofdlijnen. Daarom zullen we na vaststelling in de implementatieperiode het beleidskader vertalen in praktisch toepasbare toetsingsinstrumenten, die kunnen worden toegepast in concrete projecten. Denk aan een monitoringsplan, of afwegingskaders om te kunnen prioriteren tussen of binnen projecten, of regels op basis waarvan we bepalen of een project een financiële bijdrage van de Vervoerregio kan ontvangen en zo ja, hoe hoog.
	U geeft in Bijlage 3 van de visienota nog eens goed aan welke verschillende rollen u als VRA heeft. Die laten zich samenvatten dat u in feite de verantwoorde ouder bent met zowel stimulerende, complimenterende als ook afdwingende bevoegdheden. Die rollen laten zich niet altijd door iedereen even goed mengen en zeker het afdwingen is in de Nederlandse context niet populair meer. Tegelijk moeten er nu echt slagen gemaakt worden, u signaleert dat ook volop in dit Beleidskader. Hoe gaat u dan het hanteren van de brede uitgangspunten van dit Beleidskader dwingender opleggen? Hoe faciliteert u de daarvoor benodigde cultuurverandering, ook in de eigen organisatie zo u die zelf ook signaleert?	We proberen onze rollen en bevoegdheden, afhankelijk van de situatie, zo effectief mogelijk in te zetten en zullen daar ook onze interne organisatie op inrichten. Daar waar we zelf opdrachtgever zijn, kunnen we dwingender zijn. Daar waar we stimuleren, kunnen we de gewenste of noodzakelijke oplossingen meer belonen, bijvoorbeeld met een hogere financiële bijdrage. Mocht blijken dat daar cultuurverandering nodig is, dan zetten wij daar zeker ook op in, bijvoorbeeld door collega's met opleiding of voorbeeldprojecten meer bewust te maken hoe zij met mobiliteitsprojecten meerdere doelen tegelijk kunnen verbeteren. We hebben nu ter verduidelijking in par. 3.2, deel A Visie deze voorbeelden ook toegevoegd.
	We willen u als vervoerregio dus echt uitdagen concreter te maken welk type onderwerpen thuishoort bij de verschillende niveaus van beleid. Welke type beslissingen komt op de agenda voor het (zo u zelf zegt) hoogtactische niveau, het tactische niveau en het uitvoeringsniveau? En wanneer komen deze onderwerpen de komende tijd aan bod en hoe?	Wij hebben in dit beleidskader, en in het bijzonder deel B, gepoogd voor alle voor de Vervoerregio relevante thema's de hoogtactische beleidskeuzes te verzamelen. Op basis van de verschillende binnengekomen zienswijzen is onze conclusie dat we daarin geen grote dingen hebben gemist. Wat de komende tijd dus vooral nog zal moeten gebeuren, is invulling op tactisch en uitvoeringsniveau. Deels gaat dit om beleidsuitwerkingen, zoals we al gestart zijn voor deelmobiliteit en binnenkort ook voor publieke mobiliteit gaan starten. Aan de andere kant gaat het om de vertaling in andere activiteiten van de Vervoerregio. Denk aan concessies (zoals u zelf al constateert in het punt hierna), maar ook infrastructuurprojecten (de keuzes die daarbinnen worden gemaakt). Wij bepalen in de maanden na vaststelling wat daar precies voor nodig is.
	Wij zien bijvoorbeeld niet dat bij de nieuwe concessieverlening voor het GVB de insteek van dit Beleidskader echt aan bod is gekomen. Dat geldt eigenlijk ook voor de BRT-ontwikkelingsplannen die er zijn voor de HAS of de ZaanIJ. Bij het eerste is het toch (ook wel begrijpelijk) vooral de huidige financiële situatie die de hoofdrol speelt en bij die laatste twee lijken (minder begrijpelijk) vooral de bomen nog tot de toekomstige vervoersvraaghemel te moeten groeien.	Bij de concessieverleningstrategie voor de concessie Amsterdam hebben wij wel degelijk de insteek van het nieuwe Beleidskader een plek proberen te geven, ook al is de financiële situatie inderdaad erg bepalend voor de keuzes. Dat u constateert dat het beleidskader hier niet echt aan bod komt, krijgt daarom van onze kant aandacht. In volgende stappen in de concessieverlening maken we helder hoe de relatie met het beleidskader is. In projecten als HAS en ZaanIJ is het nieuwe Beleidskader nog niet expliciet toegepast. In volgende fases zullen we dat wél doen. Maar de voorstellen die tot nu toe zijn gedaan, passen op zich in de lijn van het beleidskader. De ruimtelijke ontwikkeling rond HAS en ZaanIJ leidt tot vervoersgroei. Weliswaar mogelijk groei met vertraging, maar uiteindelijk stevige groei. Het past dus bij principe 4 van het beleidskader (mobiliteit en ruimte gezamenlijk ontwikkelen) om hier tijdig goede mobiliteitsoplossingen bij te ontwikkelen. En de keuze voor sterk HOV past naadloos in de paragraaf over publieke mobiliteit. In volgende projectfasen vindt de toets plaats of voorstellen en planning nog passend zijn.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Als uw uitgangspunt in feite is dat niet alles meer kan overal, moet dat toch ook echt in de praktijk blijken. Tegelijk kunnen we ook niet negeren dat we hier in deze regio juist moeten inspelen op de enorme groei van de stad en de regio met zuinig ruimtegebruik, vergroten van de leefbaarheid en klimaatbeleid serieus uitwerken. En zeker het ov zal hier een stevige rol in moeten krijgen die nu eigenlijk niet blijkt uit de financiële ondersteuning en de planeisen die gesteld worden. Een serieus dilemma, waar wij nu nog niet meteen zien hoe u daar met dit Beleidskader echt een dagelijks toepasbaar afwegingskader voor geeft. De druk op het ov is nu heel groot en er is ook juist van een steeds langere concessieverlening sprake. Het is dan toch vrijwel niet mogelijk om daar gaandeweg de door u gewenste verschuivingen in te passen?	Met het Beleidskader geven we de koers aan die de Vervoerregio op gaat, met een stevige rol voor het ov. Ondanks dat het ov nu in een zwaarder weer zit, behoudt het ov zijn rol in onze opgaven. Dit beleidskader wordt straks vertaald naar concreet toepasbare afwegingsinstrumenten die ons straks helpen de koers te wijzigen. Uiteraard bepalen ook regelgeving, bestaande afspraken en financiële mogelijkheden mede welke keuze we uiteindelijk maken. Wat betreft langlopende concessies: ook binnen de concessies zijn binnen de gemaakte afspraken aanpassingen mogelijk, bijvoorbeeld bij de jaarlijkse vervoerplannen. Ook houden we in nieuwe concessies ontwikkelruimte, zodat we toch gaandeweg verschuivingen kunnen doorvoeren.
	De VRA is een keten van veertien schakels (de gemeenten) en is dus net zo sterk als de zwakste schakel. **Hoe gaat u de gemeenten vastleggen aan de uitvoering van dit Beleidskader en hoe gaat u de uitvoering ervan voor en met hen dan oppakken?**	Wij kunnen dit niet afdwingen, maar door vooraf met de gemeenten in gesprek zijn geweest, hebben we onze wensen en die van de gemeenten al zo veel mogelijk bij elkaar gebracht. We gaan in het implementatietraject met de gemeenten bespreken hoe we dit in gezamenlijkheid kunnen oppakken. En indien van toepassing, waar wij gemeenten hiermee kunnen helpen, met financiële middelen, personele ondersteuning, kennis, of iets anders. In deel A, hoofdstuk 3, geven we dit aan. Wel is het zo dat de gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen op het beleidskader moeten aansluiten conform de Planwet Verkeer en Verkeer en Vervoer.
	Voor een deel zijn wegen ook nog in handen van een waterschap en zeker voor het te ontwikkelen fietsbeleid en in wat mindere mate voor het ov spelen zij ook een rol. Het valt ons op dat deze bestuurslaag in feite ontbreekt in dit Beleidskader.	Indien relevant werken we uiteraard samen met de waterschappen in de uitvoering. We zullen ze ook benoemen in het beleidskader. Via de Werkgroep Verkeer &Vervoer hebben zij ook kunnen reageren op de voorstellen voor het ontwerp Beleidskader.
	Het valt daarnaast ook op dat het prijsbeleid gebruiken als sturing instrument niet echt helder wordt ingezet, hoewel u zelf prijsprikkels heel nuttig vindt om de verandering verder aan te moedigen. Dat delen wij, denk aan belastingregels voor woon-werkverkeer, accijnzen, kilometerheffing of het parkeerbeleid. U hebt hier zelf geen bevoegdheden, maar gaf eerder aan het gesprek hierover aan te willen gaan met uw gemeenten, de MRA-partners en het Rijk. Blijft deze insteek overeind staan en wat is uw inzet dan daarbij en vooral hoe gaat dit wat opleveren?	U merkt terecht op, dat de Vervoerregio Amsterdam hier geen bevoegdheden heeft. Omdat deze instrumenten een belangrijk onderdeel zijn in de integrale aanpak om onze doelen te bereiken, gaan wij het gesprek aan met onze partners en proberen deze instrumenten, samen met hen, waar dat passend en mogelijk is, zo effectief mogelijk in te zetten. Dit staat beschreven in deel B, par 2.3.
	Voor het totaalplaatje vragen wij ons af hoe de totale financiering geregeld gaat worden, want niet iedereen zal alles onderschrijven en nieuw beleid wringt vaak met het bestaande dat op zich al lastig genoeg is. Nu houden gemeenten veel vrijheid in hun financieringsinzet. **Zou je op basis van dit Beleidskader met al zijn veranderingen niet toe moeten naar een centralere financieringsprioritering door de VRA volgens de principes van dit Beleidskader?**	Meefinancieren van projecten is een van onze instrumenten waarmee we kunnen sturen. Er is echter altijd een gemeentelijk bijdrage en gemeentelijke inzet nodig. De gemeenten hebben hun eigen financiële verantwoordelijkheden hierin. Wij kunnen dit niet afdwingen en zijn afhankelijk van de samenwerking en de afstemming met gemeenten. Wel willen wij toe naar pakketafspraken met gemeenten en subregio's. En gezien de positieve zienswijzen van onze gemeenten op ons beleidskader, verwachten wij ook dat goede afspraken haalbaar zijn.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Aan inclusiviteit worden terecht mooie woorden gewijd en u geeft zelf ook aan dat voor iedereen in de regio een passend, fysiek toegankelijk en begrijpelijk aanbod aan mobiliteit beschikbaar zal zijn. We zien nu echter in de praktijk vooral dat aanvullend ov weggehaald wordt om te integreren met het reguliere ov. Dat gaat echter nu al vaak fout voor mensen die met een behoorlijke uitdaging moeten reizen. Hoe gaat voorkomen worden dat zij nog meer problemen ondervinden en hoe dwingend gaat/mag de VRA dit opleggen?	De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het Aanvullend Openbaar Vervoer, en wij kunnen hier niets over opleggen. Wel hebben wij de ov-coach ter beschikking en proberen wij ervoor te zorgen dat het reguliere openbaar vervoer zo toegankelijk mogelijk is. Ook onderzoeken wij momenteel of een verdere integratie van Aov en regulier ov waardevol kan zijn, wat daar dan voor nodig is en welke afspraken met vervoerders dan nodig zijn.
	Tegelijk beseffen wij ook dat boetes gevolgen kunnen hebben voor het ov-aanbod, en - belangrijker eigenlijk - geen oplossing bieden op het moment dat iemand strandt. Zeker gezien dat laatste willen wij u dan ook vragen om een inclusiviteitscontactpunt, dat ook beslissingsbevoegdheid heeft. U moet dat dan afdwingen voor alle vervoersmaatschappijen in dit gebied samen. Iemand met een beperking strandt, belt daarover, er wordt een oplossing gezocht en als dat meerkosten geeft (taxi etc.) worden die uit een eigen budget (als start opgebracht door de VRA) vergoed en het contactpunt verhaalt dat op de betreffende vervoersmaatschappij, of liftenfirma of wat dan ook. Eén loket dus in het hele gebied met steeds iemand om een goede oplossing mee te zoeken en geen gedoe om de eventuele extra kosten van die oplossing zelf weer te moeten terugvragen. Dan spreken we pas van echte inclusiviteit en maken we alle mooie woorden en plannen daarover in een keer waar.	Wij nemen aan dat u doelt op boetes voor bijvoorbeeld een vervoerder als die de inclusiviteitsafspraken uit een contract niet nakomt. Inderdaad lost een boete het acute probleem van een passagier niet op. Uw suggestie voor oplossingen voor iemand die strandt, past in principe goed bij ons beleid. We zullen dit verder onderzoeken bij de uitwerking van het thema inclusieve mobiliteit. Daarbij kijken we ook naar verantwoordelijkheden en rollen.
	STOMP is heel nadrukkelijk het uitgangspunt achter de mobiliteitsprioritering in dit Beleidsplan. U stelt dan ook in uw doelen dat het aandeel verplaatsingen lopend en met de fiets in de totale mobiliteit in de regio steeds verder toeneemt. Dit geldt voor lopen en fietsen als hoofdvervoermiddel van de verplaatsing, maar ook als onderdeel van een verplaatsing met andere vervoermiddelen. Dit is hoe u modal split uitwerkt en hoewel het heel meetbaar is (één verplaatsing meer per fiets is immers al een toename) is het als model split doelstelling wel wat weinig. Juist door een sterke verschuiving van privéauto naar fiets en ov doe je echt iets naar duurzaamheid toe. In het Regionaal ov Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland, waar u mede initiatiefnemer van was, zien we veel concretere taakstellingen en instrumenten voor de verschuiving van auto naar ov (en fiets) toe. Neem die concreetheid over zouden wij zeggen en leg deze taakstellingen nu ook op aan de concessies of de andere beleidsafwegingen die u vanuit de VRA maakt.	We hebben de doelen en taakstellingen van het Regionaal Toekomstbeeld ov nogmaals bekeken. Deze sluiten inhoudelijk en qua concreetheid aan op het beleidskader. We zijn het met u eens dat in onze meetbare resultaten nu ontbreekt dat een switch naar lopen, fietsen én ov gewenst is. We voegen hier een meetbaar resultaat voor toe. Verder werken we deze bijlage later uit in een concreet monitoringsplan.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	U wilt vooral, zo u in deel B stelt, dat reizigers voor elke reis een optie kiezen die past bij het tijdstip, hun behoeften, het reisgezelschap én de omgeving waar de reis plaatsvindt. Daarmee zullen zij in de praktijk volgens u het STOMP-principe gaan hanteren, maar dat is bepaald geen vanzelfsprekendheid. Mensen zijn gewoontedieren en maken maar heel moeilijk andere keuzes dan die ze gewend zijn. Verder blijft zich hier wreken dat een eenmaal aangeschafte auto al snel voordeliger is in gebruik dan de het ov, zeker met meerdere mensen. Er gebeurt hier wel het e.e.a. maar er zal met prijstelling bij onregelmatig woon/werkgebruik of gezinsreizen veel meer moeten om de reiziger uit de privéauto te halen naar het ov toe.	Wij zijn het ermee eens dat het een lastige opgave is om de reiziger uit de auto te krijgen. Daarom stellen wij ook een combinatie aan maatregelen voor die tot verandering moet leiden. Enerzijds beter aanbod: het verbeteren van infrastructuur en mobiliteitsdiensten, zoals beter openbaar vervoer, het aanbieden van deelmobiliteit waar ov geen optie is en het verbeteren van de fietsinfrastructuur en goede looproutes naar het ov dragen hier aan bij (H3 in deel B uitwerking). Maar omdat het gewoontegedrag is, besteden we juist ook aandacht aan de menskant: hoe kunnen we mensen helpen andere keuzes te maken met campagnes, educatie etc., maar ook met slimme tariefstelling die op verschillende reisbehoeften aansluit (H2 in deel B Uitwerking). De Vervoerregio kan dit niet alleen en heeft bijvoorbeeld de samenwerking met de gemeenten (bijv. parkeerbeleid) nodig, werkgevers (woon-werkregelingen) en het rijk (fiscale instrumenten). Het is dus én-én-én.
	U koppelt duurzaamheid nu ook heel erg aan de luchtkwaliteit en daar valt ook wel wat voor te zeggen. Maar dan zou iedereen elektrisch rijden al een hele verbetering zijn, terwijl dat juist niet goed hoeft te zijn voor de totale duurzaamheid. Het kost namelijk meer energie om een elektrische auto te maken dan een traditionele auto. Autovervoer zal dus ook veel meer vervangen moeten worden door ov of zal deelvervoer moeten worden. Dat lijkt u zich ook bewust en u wijst ook zeker op deelvervoer. Alleen zien wij niet echt gebeuren dat individueel (deel) vervoer en openbaar vervoer nu beter gaan integreren en zo makkelijk samen gaan vallen. Daar speelt zeker ook de onzekere financiële situatie van het ov bij mee, maar ook zijn er over deelvervoer veel vragen. Want nu zijn het vaak commerciële aanbieders die een heel andere dan een maatschappelijke ov-doelstelling (kunnen) hebben	Hoewel de auto voor steeds minder uitstoot aan de uitlaat zorgt zijn daar inderdaad de bredere uitdagingen met betrekking tot duurzaamheid, én andere doelen als gezondheid en veiligheid, niet opgelost. Daarom zetten wij ook in op de alternatieven. Het klopt dat dit niet vanzelf gaat. Specifiek voor deelvervoer onderzoekt de Vervoerregio momenteel al hoe we deelmobiliteit beter kunnen integreren in het mobiliteitssysteem (Publieke Mobiliteit) en welke rol de vervoerregio hierbij kan hebben. Het uitgangspunt hierbij is dat we als overheid meer grip willen hebben op de ontwikkelingen, zodat deelmobiliteit op veel meer plekken en voor veel meer mensen een optie wordt.
	Inzet van het ov in de nieuwe wijken voor er passagiersaanbod is, dat moet er echt zijn. En dan niet alleen met deelvervoer, wat door een bepaalde groep die juist extra op ov aangewezen is niet gebruikt kan worden. Als VRA zult u moeten aangeven voor wie en wat dan het doel is van de deelsystemen en hoe je dat in eisen vertaalt die passen bij uw mobiliteitsdoelstellingen voor alle soorten reizigers. U doet zeker een poging om dat te schetsen, maar u zult hier nadrukkelijk stevige voorwaarden aan moeten verbinden. Anders zal de praktijk heel weerbarstig zijn en hebben mensen al lang een minder duurzame keuze gemaakt waar ze maar weer moeilijk vanaf te brengen zullen zijn.	Wij zijn dit met u eens, hiermee onderschrijft u wat wij hierover schrijven in par. 4.2, deel B Uitwerking. En daarbij moet oog zijn voor mensen met verschillende reisbehoeften. Bij de implementatie van het beleidskader zullen we dit naar de praktijk gaan vertalen. Overigens geldt ook in deze situatie, aansluitend bij onze reactie twee punten hierboven, dat alleen infrastructuur of mobiliteitsdiensten aanbieden geen garantie is voor succes. Daarom zetten we ook in op gedragsmaatregelen bij nieuwbouwlocaties, zie par. 2.1, deel B Uitwerking.
	Als het gaat om de ontwikkeling van nieuwe wijken en nieuwe infrastructuur signaleert u terecht dat mobiliteit begint bij een goede ruimtelijke ordening. Hierbij hebt u ook geen formele taak, maar u geeft aan wel actief uw kennis en expertise aan gemeenten aan te bieden om zo tot ruimtelijke keuzes te komen die passen bij het STOMP-principe. Als instrument moedigt u de toepassing van Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPVE's) aan in ruimtelijke ontwikkelplannen. U biedt aan mee te denken bij de grotere projecten en zelfs indien gewenst actief mee te doen in het beschrijven van de opgave. In dat geval betaalt u ook mee aan onderdelen die aansluiten bij onze doelen. U kunt hier niet actief genoeg in zijn, want duurzame mobiliteit vraagt echt een daarop toegespitste ruimtelijke ontwikkeling!	Dank dat u het belang hiervan onderschrijft.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Wij raden u aan om van dat MPVE echt een makkelijk te hanteren afwegingstructuur te maken, waarmee ook de plannen van anderen te beoordelen zijn. Alleen wie het meer duurzame vervoer goed regelt in de ruimtelijke ontwerpplannen krijgt het ook in de praktijk. Dat geldt zeker voor het ov, waar de ruimte ervoor en de (mogelijkheid tot) aanleg ervan al in de uitvoeringsplannen meegenomen moet worden en ov financieel al in de planfase geoormerkt zal moeten worden. Zeker bij de exploitatie van ov in nieuwe wijken gaat de kost voor de baat uit. De extra aanloopkosten ervoor moeten gedekt zijn zodat er vanaf het begin ov in de wijk is. Deelvervoer als fiets en auto moeten gezamenlijk ontwikkeld worden om de bereikbaarheid voor iedereen te verbeteren. Gewaakt moet worden dat zoals nu lijkt deelscooters vooral worden gebruikt als alternatief voor de gewone fiets en de bus/tram door jongeren en deelauto's als alternatief voor het ov door de wat ouderen. Deelauto's lijken nu maar heel weinig de particuliere auto te vervangen. Dat laatste zou nu juist wel moeten.	Wij zijn dit met u eens, hiermee onderschrijft u waarom wij het zo belangrijk vinden om bijvoorbeeld met een MPVE ervoor te zorgen dat mobiliteit goed in ruimtelijke plannen terechtkomt. Het punt over kosten voor de baat uit bij het ov klopt ook. Neemt niet weg dat dit wel een financiële uitdaging kan opleveren, zodat het niet in alle gevallen haalbaar is. Wat betreft het gewenste effect van deelscooters zijn wij het ook met u eens. Wel is het lastig dit af te dwingen.
	Tot slot nog wat over de achterliggende rapportage van het inwonersonderzoek. Een rijke schat aan gegevens die ook zeer waardevol is voor ons werk. Er doen wel vooral wat oudere deelnemers mee, dus wij nemen aan dat er in leeftijdsgroepen is gecompenseerd? Ook hebben we de vraag of er een goede verdeling over de verschillende gebieden is geweest? Omdat de toekomst altijd onbekend en onvoorspelbaar is, moeten we ervoor zorgen dat we wendbaar en gefocust zijn, schrijft u. Er verandert inderdaad veel zo snel waardoor wij ons afvragen of u niet naar tussentijdse evaluatiemomenten zou moeten met (twee)jaarlijkse klankbordsessies? En ja, wij willen ons daar vanuit de RAR dan ook zeker voor aanbieden.	Goed te horen dat u het inwonersonderzoek waardeert. Het klopt dat er relatief veel ouderen hebben deelgenomen. Wij hebben het bureau gevraagd in beeld te brengen op welke punten de oudere groep afwijkt van de jongere deelnemers, de resultaten kunt u in de aangepaste rapportage lezen. De verdeling over de verschillende gebieden is prima, er waren in alle gebieden (ruim) voldoende deelnemers om uitspraken te kunnen doen. Waar er duidelijke verschillen waren tussen subregio's is dat aangegeven in de rapportage. Wij zullen het beleidskader zeker monitoren en daarbij evalueren. We nemen uw aanbod daarbij in overweging.
	We begonnen deze reactie met de constatering dat wij als RAR blij zijn met de goede uitgangspunten wat betreft de visie en uitwerking van dit nieuwe Beleidskader Mobiliteit. U doet een indrukwekkende poging om te komen tot een duidelijk brede en daarmee duurzamere mobiliteit zo dat ook moet gebeuren in deze tijd en in deze omgeving. Maar het zal ook duidelijk zijn dat wij worstelen met de doorwerking van dit alles. Ook hier zal de proof nou eenmaal in eating the pudding zitten.	Goed te horen dat u onze uitgangspunten onderschrijft. Voor de doorwerking zetten wij een uitgebreid implementatietraject op. Wij zullen de RAR hierin betrekken.
	Wij hebben met deze reactie als RAR, zijnde een adviesorgaan van ov-gebruikers, gepoogd om even breed te kijken als u met dit Beleidskader doet naar mobiliteitsontwikkeling en dus niet alleen de insteek ervan op het ov willen beoordelen. Maar we willen er ook nadrukkelijk op wijzen dat het ov momenteel geen al te grote onzekerheden over zich heen moet krijgen. Besef dit en ga dus ook met de vervoersmaatschappijen kijken hoe u de brede uitgangspunten van dit Beleidskader succesvol kunt uitvoeren voor en met hen. Daarbij gaat het inderdaad om de reis voor elk type reiziger, niet om de vervoerder of de concessie-indeling. Zeker als de mens bepaalt mogen dus niet de concessiegrenzen alleen bepalend zijn voor het ov-aanbod.	Wij zijn het eens met uw constatering, zowel waar het de rol van het openbaar vervoer betreft, de behoefte aan zekerheid als het denken vanuit de mensen en niet vanuit concessiegrenzen. Dit is daarom ook een belangrijk aandachtspunt in al onze concessies.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Een goede nota opleveren is één, nu ligt er een hele klus voor u om deze opgepakt en uitgevoerd te krijgen. Wij zullen als RAR u daarbij nauwlettend volgen, niet schromen om in actie te komen tegen wat ons daarbij verbaast, maar tegelijk blijven beseffen dat we hier een gelijk doel hebben. En we willen dus ook zeker bijdragen om tussentijds tot goede aanpassingen te komen. U bent wat dit betreft dus bepaald nog niet van ons af, in de goede zin ervan dus!	Hartelijk voor uw reactie op ons stuk, we zullen zeker bij u terugkomen en staan uiteraard open voor uw suggesties bij de uitwerking.
BK2023-02, Port of Amsterdam	We hebben als Port of Amsterdam met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp beleidskader mobiliteit en verwelkomen dat in het beleidskader expliciet een plek is opgenomen voor logistiek en goederenvervoer. Zonder logistiek en goederenvervoer kan de regio immers geen aantrekkelijke plek zijn voor "…mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. Nu en in de toekomst..". Logistiek en goederenvervoer dragen daarnaast bij aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de MRA en leveren economische meerwaarde op. Tegelijkertijd zijn wij er ons van bewust van de impact die logistiek en goederenvervoer heeft op de mens, de omgeving en de planeet. De keus voor de benadering vanuit brede welvaart onderschrijven wij.	Dank voor uw positieve reactie en het onderschrijven van de benadering vanuit brede welvaart.
	Om de maatschappelijke opgaven waar de MRA, Nederland en Europa voor staan te realiseren, is ruimte voor goederenvervoer per spoor, via het water en over de weg en investeren in toekomstbestendige verbindingen geen keuze, maar noodzaak. Vanuit dit perspectief draagt Port of Amsterdam daarom graag de onderstaande aandachtspunten aan ter overweging om mee te nemen in het beleidskader mobiliteit van de Vervoerregio: Definitie: Het beleidskader geeft voor goederenvervoer de definitie van bereikbaarheid: "…de mogelijkheden voor bedrijven om hun diensten en producten binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier aan te bieden aan voldoende mogelijke klanten." (p10 visie). Een bredere definitie hiervan zou wenselijk zijn, aangezien het voor bedrijven ook belangrijk is om hetgeen zij inkopen binnen redelijke tijd, tegen redelijke kosten en op een duurzame wijze (reduceren van emissies voor de leefomgeving) aangeleverd te kunnen krijgen. In dit kader is het belangrijk om "redelijk" nog nader te bepalen. Wij zien dit vooral als het concurrerend zijn met bedrijven elders in Nederland en de EU.	Dank voor uw suggesties. Wij passen de definitie aan en voegen de inkoop-/ontvangstkant van goederen toe. Ook in deel A bijlage 2 voegen we het toe. Uiteraard zijn wij het ook eens met uw toevoegingen over duurzame vervoerwijzen. Alleen vallen die in onze opzet van paragraaf 1.1 al onder het kopje Duurzaamheid en deels ook Gezondheid. Die voegen we daarom niet toe aan de bereikbaarheidsdefinitie. Uiteindelijk willen we dit ook vertalen in meetbare resultaten. Bijlage 2 geeft hiervoor een voorzet, maar uiteindelijk werken we dit uit in het nog op te stellen monitoringsplan. Daarin bepalen we ook wat "redelijk" is. Als wij dit gaan doen, zullen wij dit ook agenderen in het Kernteam Logistiek van de Vervoerregio, waar Port of Amsterdam in deelneemt.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	over de haven van Amsterdam en goederenvervoer in het NZKG Met de aan- en afvoer van goederen, voor een agglomeratie van 2,48 mln. inwoners in de Metropoolregio Amsterdam, en de doorvoer naar het Europese binnenland, is het NZKG een cruciale corridor voor het goederenvervoer. In 2021 werd er 95 mln. ton zeelading aan- en afgevoerd en is er 121 mln. ton van en naar het Europese achterland vervoerd, via spoor, weg en binnenvaart. Dit vervoer verloopt via alle modaliteiten, zowel spoor, weg, water, buisleidingen als door de lucht (via Schiphol). Ook nationaal is de regio een belangrijk knooppunt met diverse aansluitingen op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het spoornetwerk. Tegelijk is het NZKG onderdeel van drie Europese TEN-T corridors: North Sea – Baltic, Nort Sea - Medditerranean en Rhine-Alpine. De haven van Amsterdam is hierbij één van de Europese core network ports en is door de Rijksoverheid aangewezen als haven van nationaal belang. De haven van Amsterdam heeft de ambitie om het transport op de corridors te verduurzamen en zee en achterland toekomstbestendig te blijven verbinden.	Wij onderschrijven dit belang, mede daarom is het NZKG met Schiphol en de Greenport Aalsmeer als apart gebiedstype (logistiek kerngebied) aangewezen, met eigen belangen en opgaven. Uw ambitie voor toekomstbestendige verbindingen en verduurzaming onderschrijven wij ook en sluiten prima aan op het Beleidskader.
	Bereikbaarheid haven (1): Wij onderschrijven voor het ov zeker het STOMP (Stappen, Trappen, ov, Maas en Privé auto) dat in de visie beschreven staat. Echter wij zien dat in ons gebied Westpoort dit principe mank gaat, de afstanden zijn te groot voor Stappen en de ov dekking is slecht. Vaak zijn de fiets en de privé auto de enige optie. In het Amsterdamse havengebied (Westpoort) werken ruim 25.000 mensen. Wij pleiten dan ook voor een verbetering van de bereikbaarheid op bedrijventerreinen.	De haven van Amsterdam valt in het Beleidskader in het gebiedstype Logistieke kerngebieden waar de auto een groter dan gemiddelde rol speelt. Uiteraard vindt de Vervoerregio de bereikbaarheid en van het Havengebied en het bieden van verschillende opties belangrijk, en vervangen we autoverplaatsingen waar het kan voor verplaatsingen met de fiets of het ov, op ieder moment van de dag. Dat hier nog grote uitdagingen zijn, staat ook buiten kijf. Maar: met het Beleidskader onderschrijven we het belang van betere, multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Wij werken hier in de komende jaren graag met u aan, zoals we nu ook al doen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Bereikbaarheid haven (2): We begrijpen dat een goed werkend ov-netwerk cruciaal is voor de bereikbaarheid van de MRA en dat het belangrijk is dat steeds meer mensen het ov gebruiken i.p.v. de auto. Het reizigersvervoer per trein en spoorgoederenvervoer maken gebruik maken van dezelfde infrastructuur en stations (o.a. Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk). Spoorgoederentreinen vervoeren consumptiegoederen en grondstoffen en halffabricaten welke bedrijven nodig hebben in hun productieprocessen. Daarnaast is spoorgoederenvervoer aantoonbaar duurzamer en veiliger is dan andere modaliteiten (bron: Kamerbrief over visie spoorgoederenvervoer van Staatsecretaris Heijnen d.d. 7 april 2023). Spoorgoederenvervoer is voor de aan- en afvoer van goederen een belangrijke transportmodaliteit voor de Amsterdamse haven, voor nu en in de toekomst. De Green Deal heeft als doel om de Europese economie in 2050 klimaatneutraal te maken en is gericht op het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen. Modal shift is een belangrijk element van de Green Deal omdat het de overstap naar transportmodaliteiten met een lagere koolstofuitstoot bevordert, zoals de trein en binnenvaart en in de toekomst mogelijk ook buisleidingen. Goederenvervoer voor langere afstanden per trein of binnenvaart draagt hierdoor bij aan het verminderen van de uitstoot. De vraag naar het gebruik van spoor en binnenvaart zal hierdoor de komende jaren toenemen. Vanuit de bereikbaarheidsopgave voor de MRA is het daarom essentieel om naast de groei van reizigersvervoer per trein rekening te houden met de groei van spoorgoederenvervoer en hiervoor voldoende risicoruimte en fysieke ruimte te bieden. Wij zien en begrijpen de grote woningbouwopgave waar de MRA mee wordt geconfronteerd. De verstedelijkingsambitie zou de groei van het spoorvervoer niet moeten belemmeren omdat anders het gevaar van een reverse modal shift ontstaat (shift van spoor naar wegvervoer). Voorbeeld van een mogelijke belemmeringen is de overkluizing van het spoor bij Sloterdijk ten behoeve van de bouw van woningen en kantoren. Transport van stoffen met een hoog risicoprofiel wordt hierdoor beperkt, en daarmee ook het vervoer van nieuwe niet-fossiele energiedragers als waterstof waarmee de noodzakelijke energietransitie wordt geremd. Het is noodzakelijk om de energietransitie te faciliteren en gezamenlijk te werken aan een klimaatneutraal Amsterdam en Europa in 2050.	Wij zien dit dilemma ook: zowel personen als goederen zien wij graag over het spoor vervoerd worden, maar de ruimte is beperkt. Om deze reden werken wij momenteel voor de provincies Noord-Holland en Flevoland het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer uit, om te bepalen wat het gewenste netwerk is, waar de knelpunten liggen en hoe die opgelost kunnen worden. We doen dit voor deze twee provincies, omdat het gebied van de Vervoerregio een te kleine schaal heeft om tot goede antwoorden voor het goederenvervoer te komen. Hierbij willen we ook een passend antwoord vinden op dit dilemma op het spoor en dat kan soms lastige keuzes vragen. Via het Kernteam Logistiek wordt u betrokken bij het project Multimodaal Netwerk Goederenvervoer. Ook benoemt u de relatie tussen verstedelijking en transport met een hoog risicoprofiel. Ook wij willen niet dat verstedelijking tot een onbedoelde modal shift terug naar de weg zorgt. Ook dit punt zal in het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer aan bod komen. Verder zien wij ook een relatie met het recent aan het Multimodaal Toekomstbeeld MRA toegevoegde principe 5: "Neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave". In dit geval dus: vroegtijdig kijken hoe je verstedelijking en transport met elkaar verenigt. Wij voegen over deze punten enige tekst toe aan par. 3.3 en par. 3.7 van deel B Uitwerking.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Bereikbaarheid haven (3): zoals hierboven benoemd zal het vervoer van goederen per binnenvaart ook toenemen om uitstoot van broeikasgassen te verminderen, meer lading te bundelen en op deze manier meer vrachtauto's van de weg te krijgen. Het is daarom belangrijk dat de vaarwegen goed bereikbaar en bevaarbaar zijn zonder obstakels in de vaarweg. Wij begrijpen dat het voor de inwoners van Amsterdam Noord belangrijk is om goede Noord-Zuid verbindingen te hebben per fiets of te voet. Indien de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio de aanleg van bruggen over het IJ willen realiseren vragen wij de aandacht dat brug(gen) over het IJ geen belemmering en/of obstakel vormen voor de scheepvaart in de vaarweg (Het Noordzeekanaal/IJ is geclassificeerd als een hoofdvaarroute van de Noordzee bij IJmuiden naar Amsterdam). Inmiddels is er onder begeleiding van de Commissie D'Hooghe een ontwerp gemaakt dat beide doelen dient, zowel de scheepvaart als de personenmobiliteit.	De Vervoerregio ziet inderdaad grote voordelen in het aanleggen van een vaste oeververbinding tussen het noorden en het zuiden van Amsterdam. De Vervoerregio hecht tegelijkertijd veel belang aan de scheepvaart als alternatief voor wegtransport. Wij onderschrijven daarom ook dat bij een vaste oeververbinding de vaarwegen goed bereikbaar en bevaarbaar moeten blijven.
	Integrale blik (1): Het is belangrijk om gezamenlijk invulling te geven aan het multimodaal toekomstbeeld MRA en hier vanuit het Beleidskader Mobiliteit bij aan te sluiten, en dan met name aan: "Principe 5: Neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave.". Belangrijk is, in aansluiting op hiervoor genoemde punten dat er ruimte wordt geboden bij gebiedsontwikkeling voor logistiek en goederenvervoer. Gebiedsontwikkeling leidt tot in ieder geval tot bouwlogistiek, afvallogistiek, horecalogistiek en pakketlogistiek.	Wij onderschrijven dit volledig, daarom staat dit ook benoemd in par 3.7 en op verschillende plekken in H4 van deel B Uitwerking.
	Toekomstbestendigheid: Tot slot, om te verduurzamen en tot zero-emissie (voor zowel personen- als goederenvervoer) te komen zijn alternatieve brandstoffen nodig. Dit vraagt om tank- en laadinfrastructuur die er nu nog niet in voldoende mate aanwezig is. Het gaat dan om laadpalen, bunkerstations en tankstations. Het gaat om fysieke ruimte en wederom om risicoruimte. Maar het gaat ook om capaciteit op het elektriciteitsnet. Hier is eigenlijk nu geen aandacht voor.	U snijdt met deze opmerking een belangrijk vraagstuk aan, namelijk de beschikbaarheid van energie. De Vervoerregio heeft een verantwoordelijkheid waar het gaat om laadinfrastructuur voor de bussen binnen onze concessies. Maar we hebben geen directe wettelijke verplichtingen en taken op het dossier energievoorzieningen. Daarom hebben we hier geen beleidsuitspraken over opgenomen. Maar het is inderdaad wel randvoorwaardelijk. Daarom is het wel benoemd in deel A Visie, bijlage 1, bij de trends en ontwikkelingen (onder het kopje Schaarste). En ook denkt de Vervoerregio wel mee op dit dossier. Bijvoorbeeld op het gebied van laadinfrastructuur op (logistieke) hubs en/of laadinfrastructuur voor personenauto's (MRA-elektrisch), beide benoemd in deel B Uitwerking.
	Multimodaal: In de uitwerking (p52) wordt voor de grote goederenstromen van o.a. Schiphol en de haven aangegeven "Waar mogelijk willen wij dat dit over water of spoor gaat (zolang dit past bij onze ov-ambities), anders over de weg met vrachtwagens." De vraag is of het ov hierin leidend zou moeten zijn (zie ook bovengenoemde aandachtspunten). Wanneer de stromen niet over spoor gaan maar over de weg leidt dat tot dermate veel vrachtwagenbewegingen dat de vraag is of die ontwikkeling wenselijk is. Overigens zou in de uitwerking de wens om stromen van de weg naar water of spoor te verplaatsen mogelijk nog verder kunnen worden uitgewerkt dan dat nu gebeurt.	Onze ov-ambitie is hoog en voor ons erg belangrijk. Daar willen we niet in schrappen. Tegelijkertijd beogen we ook niet dat er goederenvervoerstromen van spoor naar weg verplaatsen; naar water mag wat ons betreft wel, maar we weten dat dat niet altijd kan. Wat we willen is op het spoor keuzes maken die zowel de doelen voor personenvervoer als goederenvervoer zo goed mogelijk dienen. We scherpen de tekst aan, zodat duidelijker is wat we bedoelen. Uitwerking hoe dit dan zou moeten gebeuren is inderdaad ook nodig. Dat gaat onder meer gebeuren in het project Multimodaal Netwerk Goederenvervoer, waar u via het Kernteam Logistiek bij betrokken wordt.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Integrale blik (2): Zowel de visie als de uitwerking gaan hoofdzakelijk in op stedelijke en regionale logistiek. De aandacht voor de (inter)nationale stromen is echter beperkt. Terwijl de MRA onderdak biedt aan Schiphol, Greenport Aalsmeer, Zeehavens Amsterdam en diverse grote bedrijventerreinen en industrieën met bijbehorende stromen. Deze stromen gaan naar Het Nederlandse en Europese achterland. Vaak zijn dit stromen met grote volumes. Ook hier zou voldoende aandacht voor moeten zijn.	Wij onderschrijven dit belang, maar zien de MRA als het passende schaalniveau om daarnaar te kijken. In het Multimodaal Toekomstbeeld van de MRA is/wordt dit daarom ook verder ingevuld. Met ons Beleidskader verdiepen we het verhaal van het MTB voor het gebied van de Vervoerregio. Daarom gaan we minder in op de internationale stromen. Maar wat in MTB staat en wordt afgesproken over de (inter)nationale stromen, is daarbij voor ons uitgangspunt.
BK2023-03, Particulier	De principes in het Ontwerp Beleidskader zijn goed. Maar in grote delen van Amsterdam, waar veel groei plaats vindt, wordt niet voldaan aan de principes 'comfortabel' en 'ontspannen'. Lopen en fietsen, die de voorkeur verdienen, vanuit bijvoorbeeld Amsterdam Noord naar het Centrum, zijn wegens gebrek aan capaciteit bij de ponten, absoluut niet ontspannen of comfortabel. Ov, wegens het niet afbouwen van metrostation Sixhaven, voldoet ook niet voor delen van Noord. Wat wordt hier concreet aan gedaan tussen nu en 2030? Hoe worden deze doelstellingen gemeten? De uitwerking is te vaag.	Wij zijn het eens met uw analyse. We hebben de principes nu opgeschreven, maar om ze te halen, moeten op veel plekken nog stappen worden gezet. Wij hebben op hoofdlijnen omschreven wat dan nodig is, bijvoorbeeld om de toenemende drukte tegen te gaan. Maar daarbij gaan we niet in op specifieke locaties en situaties zoals u die beschrijft. Dat komt pas bij de verder uitvoering en toepassing van het Beleidskader, bijvoorbeeld in gebiedsplannen of in concrete projecten, zoals het mobiliteitsplan Noord van de gemeente Amsterdam, waar de Vervoerregio aan meewerkt.
BK2023-04, GVB	GVB heeft met veel belangstelling het ontwerp Beleidskader Mobiliteit gelezen. Als concessiehouder Amsterdam willen wij graag werken in lijn met uw beleid. Dat lukt het beste als de stip op de horizon helder is. Daarom zijn we verheugd dat dit ontwerp Beleidskader Mobiliteit als document verschenen is. Op diverse punten wordt echter aangegeven dat ambities nog nader moet worden uitgewerkt. Hierover willen wij graag me u meedenken. Wij zien onze rol als expert en partner van de stad. Het is voor ons lastig om meer in lijn met het nieuwe beleid te werken als er onvoldoende concrete ambities zijn, of als de inhoud van het beleid op meerdere manieren geïnterpreteerd kan worden. Daarbij valt het ons op dat geregeld de doelen van het beleid niet concreet of zeer vrijblijvend geformuleerd zijn.	Dank voor uw positieve oordeel over het Beleidskader als stip op de horizon. Wij betrekken u na vaststelling van dit beleidskader bij verschillende onderdelen van de uitwerking. Specifieke voor de uitwerking van de beleidsdoelstellingen in meetbare resultaten geldt dat wij die gaan uitwerken in een monitoringsplan. In de nieuwe concessie Amsterdam zal dit gaan landen in het ontwikkelplan: daarvoor vormt het monitoringsplan in aanvulling op het beleidskader input. Dit ontwikkelplan schrijft het GVB, met de Vervoerregio en de concessiegemeenten aan tafel. In dat plan concretiseren wij dan gezamenlijk de meetbare resultaten en indicatoren van het monitoringsplan en vertalen het in voor de concessie toepasbare afspraken.
	GVB is supporter van Brede Welvaart en het STOMP principe dat nadrukkelijk in het beleidsstuk aan de orde komt. Minder mobiliteit door in te zetten op slimme ruimtelijke keuzes en thuiswerken ondersteunen wij, maar verder mag er in onze ogen geen sprake zijn van minder mobiliteit. Met de mens als startpunt, waar we volledig achter staan met onze dienstverlening, willen we juist minder mensen achter de geraniums en meer mensen onderdeel van de maatschappij laten zijn (inclusiviteit). Wij stellen daarom voor niet te spreken over minder mobiliteit, maar meer over een verdere spreiding van mobiliteit over de dag (ook voor thuiswerkers). Niet vergeten moet worden dat minder ov-gebruik ook de betaalbaarheid van het ov-systeem onder druk zet. Zeker in het centrum wordt geld verdiend dat openbaar vervoer met een minder hoge bezettingsgraad in de buitenwijk financieel mogelijk maakt. Openbaar vervoer, fietsen en lopen gaan, zoals ook in de visie van GVB aangegeven, heel goed samen, immers het voor- en natransport van het ov is veelal lopen en fietsen. Openbaar vervoer draagt daardoor ook bij aan de vijf thema's van Brede Welvaart. Juist in het centrum hebben bezoekers die met het openbaar vervoer komen geen ruimte nodig voor het parkeren van het voertuig.	Wij zijn blij dat GVB brede welvaart en het STOMP principe ondersteunt. Uw analyses over deelname aan de maatschappij, de betaalbaarheid van het ov en de samenwerking tussen ov, fietsen en lopen onderschrijven wij en krijgen aandacht bij de verdere implementatie van het beleid. Verminderen van mobiliteit is echter voor ons wel degelijk iets wat we willen. In het Multimodaal Toekomstbeeld van de MRA is geconstateerd: de mobiliteit groeit flink in onze regio en dat kunnen we niet oplossen met alleen aanpassingen aan het mobiliteitssysteem. Afremmen én spreiden van de groei van de mobiliteit is noodzakelijk. En dan uiteraard niet afremmen van mobiliteit die leidt tot minder deelname aan de maatschappij. Maar in alle andere gevallen: als een rit niet (of buiten de spits) gemaakt wordt, of minder km's kost, is dat wenselijk. "Verminderen" drukt dat voor ons het beste uit. Overigens, in par. 2.2, deel A Visie, lichten wij toe wat wij onder verminderen verstaan en dat is bevat de elementen die u benoemt. En verder geldt, zoals in dezelfde paragraaf staat: het afremmen van de mobiliteitsgroei speelt met name voor de auto. Waarbij het de gedachte is, dat waar mogelijk de mensen vaker gebruik gaan maken van het ov voor de langere afstanden en de fiets voor de kortere ritten.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Ook juichen wij het streven naar een autoluw karakter van Amsterdam toe. Daarbij is de uitdaging om het openbaar vervoer, naast lopen en fietsen, tot een nog aantrekkelijker alternatief te maken. Daarbij constateren wij een discrepantie tussen het STOMP-principe en de wens voor een nog fijnmaziger openbaar vervoer. Enerzijds begrijpen wij uw wens voor fijnmazigheid vanuit de mobiliteitsbehoefte van de minder mobiele mens, maar anderzijds leidt die fijnmazigheid juist tot minder lopen en fietsen. Een ander model is een iets minder fijnmazig netwerk, met de mogelijkheid om voor hetzelfde geld hogere frequenties te bieden, waardoor het openbaar vervoer 'spoorboekloos' kan worden en de drempel minder hoog wordt er gebruik van te maken. In het dit jaar op te stellen PVE voor de concessie Amsterdam kan dit worden geconcretiseerd.	Wij zien deze discrepantie ook, dit is één van de redenen waarom we niet in ons beleidskader hebben staan dat we streven naar passende bereikbaarheid voor iedereen, op elke plek en op elk moment. En dat willen we bieden met een "brede basis" van publieke mobiliteit. die kan bestaan uit fijnmazig ov, maar ook uit vraagafhankelijk vervoer of deelmobiliteit. En: sterk (h)ov met hoge frequenties op een beperkt aantal assen is ook essentieel in onze visie op publieke mobiliteit. Zie verder par. 3.3 in deel B Uitwerking. We constateren echter ook dat nog niet alle onderdelen van publieke mobiliteit volwaardig zijn ontwikkeld. Daarom speelt het fijnmazig ov zeker de komende jaren nog een grotere rol in de brede basis van publieke mobiliteit. Graag gaan we met u in gesprek hoe we de komende jaren in de concessie de stappen richting volwaardige publieke mobiliteit gaan zetten.
	Wij zijn blij met het streven ruimte en mobiliteit meer in samenhang met elkaar te bekijken. Gelukkig gebeurt dit ook al vaak, maar er zijn ook voorbeelden waarbij dat niet het geval is, zoals een grote Hogeschool in de Sluisbuurt, niet gelegen aan de metro, maar aan een tram- en buslijn met een veel beperktere capaciteit. Wij ondersteunen uw streven dat mobiliteit vanaf het begin onderdeel moet zijn van de ambitie van het ontwerpproces. Graag zouden wij een vroegtijdige toets op maakbaarheid van het openbaar vervoer zien door VRA en GVB op gemeentelijke ruimtelijke plannen om er zeker van te zijn dat uw streven ook daadwerkelijk bij alle partijen wordt toegepast. Ons voorstel is om de aankomende maanden een gezamenlijk initiatief te nemen om tot een concretere uitwerking op dit punt te komen. Dit ligt ook in lijn met de huidige praktijk, conform concessie-afspraken, dat GVB verkeerskundig advies levert bij projecten.	Uw ideeën sluiten goed aan bij de onze. Daarbij hanteren wij wel het uitgangspunt: afdwingen doen we het niet, maar we willen het makkelijk maken om de voor mobiliteit slimme keuzes te maken, bijvoorbeeld met onze adviezen of door kennis en expertise aan te bieden. Wij gaan graag met u in gesprek over concrete uitwerking van uw en onze ideeën voor goede verankering van het ov in ruimtelijke keuzes en plannen.
	Onderzoek om via andere tarieven te sturen ondersteunen wij, maar voor bijvoorbeeld het afvlakken van vervoerpieken om de kosten en hoeveelheid benodigd materieel te verminderen, kunnen ook nog andere opties worden bewandeld zoals afspraken met scholen en afspraken met werkgevers door de gemeente. U geeft op diverse punten aan waar de Vervoerregio heen wil, maar tegelijkertijd is de gemeente uiteindelijk de verantwoordelijke partij. Op welke wijze kunt u sturing geven aan uw doelen? Bij de diverse herinrichtingsprojecten kunnen we als VRA en GVB samen optrekken.	Bij het uitvoeren van ons beleid respecteren wij de verantwoordelijkheden van anderen en nemen wij de verantwoordelijkheid waar die bij ons ligt. Ook op vlakken waar wij geen verantwoordelijkheid hebben, is het wel mogelijk om afspraken te maken met andere partijen, of ze te stimuleren om hun werkwijze aan te passen. Zo adviseert Breikers werkgevers hoe ze hun mobiliteit kunnen aanpassen / verduurzamen en dat doen ze onder andere met geld van de Vervoerregio; zie par 2.1 in deel B Uitwerking. Waar het passend is en meerwaarde heeft, trekken wij uiteraard samen op met partijen als gemeenten, vervoerders en anderen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Daarnaast nog wat kritische noten vanuit onze kant. Er wordt op diverse bladzijden in de documenten over doelen gesproken. Het lijkt erop dat termen niet consistent gebruikt worden. Daarnaast zijn veel doelen niet concreet of zeer vrijblijvend. Terwijl er met een beleidsdocument vaak juist naar een ambitieus doel gewerkt wordt. Termen en begrippen (als doel, pijler, thema's, principes en uitgangspunten) worden niet consistent door het document heen gebruikt. Bladzijden waarin doelen (onbedoeld als doel) genoemd worden: • Blz. 5, deel A: STOMP principe lijkt hier een doel op zich • Blz. 6, deel B: Hier worden doelen genoemd die in deel A afwisselend Thema's en Pijlers genoemd worden. • Blz. 17, deel B: Hier worden doelen genoemd die niet in deel A naar voren kwamen. Welke doelen hebben hiermee welke status? Sommige van deze 'doelen' lijken geen doel, zoals bijvoorbeeld het doel 'er is steeds minder geld beschikbaar voor mobiliteit'. • Blz. 27, deel B: hier zijn eerder als thema beschreven doelen genoemd.	Dank voor deze observatie. Wij hebben de tekst op verschillende punten aangepast om zo de verwarring tussen termen te verminderen.
	Wij hopen met het bovenstaande opbouwende feedback te hebben gegeven en zien uit naar een goede samenwerking om invulling te geven aan het nieuwe Beleidskader Mobiliteit.	Dank voor uw positieve feedback en wij werken graag met u samen bij de verdere invulling.
BK2023-05, Gemeente De Ronde Venen	Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op uw ontwerp-Beleidskader Mobiliteit. Belang van onze gemeente Onze gemeente is qua werkgelegenheid en onderwijs- en andere voorzieningen sterk verbonden met uw regio. Daarmee is er ook intensief verkeer naar uw regio, maar ook vanuit uw regio naar onze gemeente. Vanuit dit oogpunt willen wij dan ook een reactie sturen.	Dank, wij zien deze relatie met gemeente De Ronde Venen zelf ook.
	Ook onze gemeente ziet het belang om andere vormen van mobiliteit als de auto te stimuleren. De auto zal echter wel een belangrijke plaats blijven innemen in het mobiliteitsgedrag van onze inwoners en onze bezoekers. Dit is ook zo opgenomen in ons Ontwerp-Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030. De raad neemt eind juni een besluit over dit ontwerp en legt het vervolgens ter inzage.	Deze insteek sluit aan bij de onze. Wij zijn daarom benieuwd naar uw Ontwerp-Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Wij willen het belang van fietsverbindingen van en naar uw regio benadrukken. Fietsverbindingen die doorlopen tot in onze gemeente maken het voor onze inwoners mogelijk om een duurzame mobiliteitskeuze te maken en het maakt de voorzieningen in onze gemeente, zoals het Bedrijventerrein Mijdrecht en de Vinkeveense Plassen beter bereikbaar vanuit uw regio en vice versa. Wij denken daarbij aan een snelfietsroute langs de voormalige N201 (Hoofddorp/Schiphol, Aalsmeer, Uithoorn, Mijdrecht e.v.). Dit verbindt belangrijke woon- en werkgebieden. Daarnaast denken wij aan de daadwerkelijke realisatie van de Dom-tot-Damroute om zo het fietsgebruik naar de voorzieningen in Amsterdam-Zuidoost te stimuleren. Ook is er een goede fietsverbinding vanuit Amsterdam-Zuidoost naar de Vinkeveense Plassen wenselijk, om de functie van dit gebied als recreatief gebied voor de regio te vergroten	Wij onderschrijven dit belang. Investeren in de fiets heeft voor ons dus hoge prioriteit. In maart 2023 heeft de Regioraad van de Vervoerregio het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes vastgesteld. Met dit netwerk aan doorfietsroutes verbinden we de belangrijke kernen in onze regio met elkaar, als alternatief voor de auto. Hierbij is de verbinding met onze zuidelijke buren uiteraard erg belangrijk. Betreffende de route langs de N201: vanuit de richting Schiphol loopt er via Uithoorn een MRA Doorfietsroute richting Mijdrecht. In het project HOVASZ zijn recent fietspaden van hoge kwaliteit aangelegd. Over de aansluiting op het netwerk van de Ronde Venen zijn ambtelijke overleggen gaande. Voor de verbetering van het fietsgebruik richting Amsterdam Zuidoost zien wij niet de Dam-Dom route, maar de MRA Doorfietsroute via Abcoude als een belangrijkere schakel. Deze staat voor 2028 op onze programmering. Betreffende overige routes zijn wij altijd bereid het gesprek met u aan te gaan, via onze gebiedsregisseur voor Amstelland-Meerlanden.
	Onze gemeente voelt het inkorten van de buslijnen vanuit de regio Amstelland-Meerlanden nog steeds. Deze lijnen zorgden voor een uitstekende verbinding met Aalsmeer, Hoofddorp/Schiphol en Haarlem. Wij vinden het belangrijk dat het ov-systeem niet stopt bij de provinciegrens. Wij zien mogelijkheden om de toekomstige U-liner vanuit Breukelen NS te koppelen aan de lijn Uithoorn-Haarlem. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van ons bedrijventerrein en biedt tevens alternatieven voor de inwoners van uw regio in de richting Utrecht.	Inderdaad kunnen keuzes in het lijnennet voor sommige gebieden of mensen soms nadelige consequenties kunnen hebben. En het past bij de gedachte van het Beleidskader om over provinciegrenzen heen te kijken, want de mens reist ook over die grenzen heen. Uw idee past dus in principe binnen de gedachtenlijn van het Beleidskader. Maar: afspraken hierover leggen we niet in het Beleidskader vast (dat is alleen een visie op hoofdlijnen), maar in vervoerplannen. Wij adviseren u dit idee daarom in te brengen bij de jaarlijkse mogelijkheid om te reageren op vervoerplannen.
	De komst van de Uithoornlijn is een belangrijke ontwikkeling in de verbetering van het openbaar vervoer in de regio, ook voor onze gemeente. Wij willen een onderzoek uitvoeren naar het doortrekken van de tramlijn naar onze gemeente. Op korte termijn speelt het zorgen van goede verbindingen naar de eindhalte van deze tram. We denken daarbij aan een voet- en fietsverbinding over de huidige busbrug in Amstelhoek. Dit verbetert de ontsluiting naar de nieuw te bouwen woningen in Amstelhoek en in de verdere toekomst in Mijdrecht.	Wij erkennen het belang van goede fietsroutes vanuit De Ronde Venen richting de eindhalte van de Uithoornlijn. Momenteel loopt er een kwalitatief hoogwaardige fietsroute langs de Koningin Maximalaan (N196). De Vervoerregio is daarom terughoudend in het aanleggen van een nieuwe brugverbinding, maar is inhoudelijk met u in gesprek over het 'dubbel' gebruik van de busbrug bij Amstelhoek. We wachten verder de uitkomsten van het onderzoek naar een tramverbinding van uw gemeente met Uithoorn af.
	Provincie Utrecht en onze gemeente hebben in december 2022 afspraken gemaakt over de toekomst van de provinciale weg N201. De doelstelling van het project is de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren. Het strekken van de bocht bij Mijdrecht levert daar een belangrijke bijdrage aan. Wij zijn van mening dat deze weg vooral een functie vervult in het lokale verkeer en in beperkte mate in het regionale verkeer. Wij volgen dan ook de ontwikkelingen rondom Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Schiphol. De provinciale weg N201 kan geen extra functie vervullen in de mobiliteitsopgave voor ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. De route A9/A2 is hiervoor de aangewezen route. Op dit moment onderzoeken wij de mogelijkheden om het verkeer vanaf de bloemenveiling meer van deze route gebruik te laten maken.	Wij nemen kennis van uw standpunt. Op andere tafels wordt gesproken over de ontwikkeling van de N201 in het lokale en regionale wegennet. Wij zullen ons standpunt daarover vanaf nu baseren op de vijf doelen en vier principes van het beleidskader. Optimaal benutten van de A9 en A2 past bij het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) en ook in ons beleidskader.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
BK2023-06, Cliëntenbelang Amsterdam	Graag reageren we op het ontwerp beleidskader Mobiliteit. Dit mobiliteitskader is dè kans voor inclusieve mobiliteit, zodat een apart beleidskader 'inclusieve mobiliteit' niet meer nodig is. We zien daarvoor een aanzet in het concept. Er spelen een paar grote opgaven en vraagstukken als het erom gaat dat mensen met een beperking kunnen reizen als iedereen. Het beleidskader moet een antwoord bieden op de groeiende ongelijkheid in mobiliteit, die steeds vaker wordt aangeduid als 'vervoers- of mobiliteitsarmoede'. We willen ten eerste reageren op het STOMP principe, dat als leidraad voor dit beleidskader wordt gebruikt. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privé auto. Voor mensen met een beperking en ouderen gaat het STOMP principe niet zonder meer op. Daarom een aantal kritische kanttekeningen:	Wij zijn blij dat u dit beleidskader als dé kans voor inclusieve mobiliteit ziet. Dat er na vaststelling nog zaken verder moeten uitgewerkt, is ook duidelijk.
	De afstanden die mensen lopend kunnen afleggen zijn beperkt. Dat geldt in het bijzonder voor mensen met een fysieke beperking. De afgelopen tijd zijn de loopafstanden naar haltes toegenomen doordat haltes zijn opgeheven, uit elkaar zijn getrokken ten behoeve van de doorstroming van het ov of omdat er door wijzigingen in de dienstregeling vaker moet worden overgestapt. Voor mensen die niet of moeilijk kunnen lopen leveren hoogteverschillen vaak belemmeringen op. Voor mensen met een visuele beperking, mensen die moeite hebben met zich oriënteren of informatie te begrijpen en verwerken is overzichtelijkheid, bewegwijzering en routegeleiding nodig. Daarom zijn verkeers- en sociaal veilige, obstakelvrije looproutes met voldoende rust- en oversteekmogelijkheden en voor iedereen bruikbare stijgpunten (trappen, hellingen, roltrappen en liften) noodzakelijk. Gemeenten doen er goed aan om voetgangersbeleid te maken en de Vervoerregio zou dit moeten stimuleren, faciliteren en budgetteren; lopen is altijd onderdeel van ketenmobiliteit.	We zijn het met u eens dat lopen in de keten een belangrijk onderdeel is en dat looproutes ook toegankelijk moeten zijn voor mensen met een beperking. Uw voorstellen passen dan ook prima bij de vertaling van het beleidskader naar de praktijk. Ook zijn wij het met u eens dat het goed is als gemeenten helder voetgangersbeleid hebben. Wij laten het echter aan de gemeente om de keuze te maken beleid te ontwikkelen of niet. Verder is voetgangersbeleid voor een groot deel lokaal. Maar als er een regionaal belang is, bijvoorbeeld in de omgeving van stations en haltes, dan faciliteren en stimuleren wij gemeenten hierin, bijvoorbeeld door mee te betalen aan verbeteringen of dit op te nemen in pakketafspraken.
	Voor mensen met een zware beperking is de fiets meestal geen alternatief. Mensen met een lichtere beperking, chronische aandoening, waaronder veel ouderen maken wel gebruik van een (aangepaste) fiets. Scootmobielen en Canta's zijn 'gehandicaptenvoertuigen', en maken vaak gebruik van de fiets-infrastructuur. Fietsen heeft veel voordelen en wordt actief gepromoot. Het is noodzakelijk om ook naar ongewenste bijeffecten te kijken: - Fietsen (en scooters) als obstakels op de stoep, óók als er voldoende stallingsruimte is. - Ongelijkheid in snelheid tussen fietsers onderling én ten opzichte van (overstekende) voetgangers, elektrische fietsen die gebruikt worden alsof het snorfietsen zijn. - Veiligheid van ouderen, kinderen en mensen met een beperking in het verkeer, óók op fietspaden. Dit gaat niet alleen over de inrichting maar zeker ook over gedrag. - Stallingsruimte en fietsparkeren voor aangepaste fietsen, scootmobielen en andere gehandicaptenvoertuigen. - Fietsen in de metro leggen beslag op de liften waar mensen met een motorische beperking afhankelijk van zijn.	U heeft gelijk dat fietsen ook de nodige uitdagingen kent. Zeker in de meer stedelijke omgevingen. De zaken die u noemt staan daarom ook vrijwel allemaal in ons beleidskader. We zien inderdaad toenemende drukte op het fietspad en toenemende snelheidsverschillen van de gebruikers van het fietspad onderling. De Vervoerregio financiert brede, veilige en toegankelijke fietsinfrastructuur waar dat kan en daarnaast zetten we in op gedragscampagnes, zoals de campagne 'met elkaar overweg'. Daarnaast zoeken we met onze partners naar andere oplossingen. En ook heeft de gemeente Amsterdam recent de snorfiets op veel fietspaden naar de weg verwezen. We onderzoeken of dit in de toekomst ook voor andere gebruikers van het fietspad noodzakelijk is. Betreffende stallingsruimte voor aangepaste fietsen gaan we de komende jaren onderzoeken wat onze rol daarin kan zijn. Handhaving met betrekking tot fietsen als obstakels op de stoep ligt bij de wegbeheerder (de gemeente), maar we zoeken we de samenwerking op met de politie en andere handhavers.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Veel mensen met een beperking zouden graag gebruik maken van het openbaar vervoer, maar kunnen dat niet of onvoldoende doordat het niet goed toegankelijk is. Teveel mensen hebben hun mobiliteit zien afnemen en betalen veel geld voor een slecht bereikbaar en ontoegankelijk en onvoldoende betrouwbaar ov systeem. Het verdienmodel en de wijze waarop dat berekend wordt is aan een grondige herziening toe, zodat het weer de sociale functie kan vervullen die het ooit had.	Met dit beleidskader benoemen we dat publieke mobiliteit (waar het ov onderdeel van is) een belangrijke sociale functie heeft én een belangrijke rol moet spelen als aantrekkelijke vervoersoptie in onze regio. Beide zaken vragen om investeringen. Dit sluit aan bij uw oproep over het verdienmodel. Juist om die reden introduceren we het concept publieke mobiliteit: we willen voor elke persoon (met of zonder beperking) en elke situatie een passende, toegankelijke mobiliteitsoptie bieden; dat lukt niet met alléén ov. We betrekken u via de RAR graag bij de verdere invulling van het concept publieke mobiliteit.
	Hoe gaat de Vervoerregio tussen nu en 2035 ervoor zorgen dat haltes en materieel in samenhang voor iedereen toegankelijk zijn? Daar ligt vooral voor de tramhaltes een enorme opgave. Er is een uitvoeringsplan nodig mét financiering om de verplichtingen uit het VN Verdrag handicap te kunnen nakomen.	We hebben momenteel een versnellingsprogramma voor de toegankelijkheid van haltes, voor bepaalde haltes is toegankelijk maken niet mogelijk. We onderzoeken daarnaast of we aanpassingen in het materieel kunnen doen om deze haltes op deze manier ook toegankelijk te maken. Ook binnen de publieke mobiliteit zoeken we naar oplossingen om mensen toch naar toegankelijke haltes te brengen. We zijn daarbij op zoek naar doeltreffende en niet onevenredig belastende maatregelen, zoals ook het VN-verdrag aangeeft.
	Allerlei (nieuwe) deelsystemen zijn voor mensen met een beperking niet zomaar een alternatief, terwijl die wel in een behoefte zouden moeten en kunnen voorzien. Doelgroepenvervoer is feitelijk ook een mobiliteitsdienst. Het is nog steeds een wirwar van slecht op elkaar aansluitende regelingen en financieringsstromen. Zorg ervoor dat sociaal vervoer beter aansluit en mensen niet ‘gevangen blijven’ in allerlei goedbedoelde regelingen. Geef mensen die er afhankelijk van zijn eindelijk zélf de regie over hun mobiliteit.	Wij proberen door onze inzet op publieke mobiliteit en onze nadruk op inclusiviteit prettiger en makkelijker te maken voor iedereen. Bij de verdere invulling van het concept publieke mobiliteit willen we daarom ook kijken of en zo ja hoe het mogelijk is om doelgroepenvervoer hierin te integreren. Wel is doelgroepenvervoer in eerste instantie de verantwoordelijkheid van gemeenten, dus of en hoe integratie mogelijk is, hangt ook van de gemeenten af. Een eenvoudig te begrijpen en eenduidig systeem valt wat ons betreft wel onder een inclusief systeem.
	Door gebrek aan (betrouwbare) alternatieven zijn veel mensen met een beperking afhankelijk van het eigen netwerk met gebruik van een privé auto. Niet voor niets zijn er specifieke regelingen en uitzonderingen op de algemene regels voor met name parkeren voor mensen met een beperking. Die zijn met name in autoluwe gebieden noodzakelijk, maar ook bij P&R locaties, knooppunten en parkeergarages moeten algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn.	De Vervoerregio is het in deze geheel met u eens. Dit hebben we ook beschreven in de paragraaf over de auto (3.5, deel B Uitwerking): soms is de auto juist hét inclusieve vervoermiddel . Ook in de toekomst moeten locaties dus bereikbaar blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van de auto, óf er moet een volwaardig alternatief zijn. Wij zijn het met u eens dat gehandicaptenparkeerplaatsen hierin ook een belangrijk onderdeel zijn, maar het parkeerbeleid valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten.
	Tenslotte roepen we de Vervoerregio op om vervoerarmoede tegen te gaan en dit expliciet in dit beleidskader te agenderen. In de bijlage bij deze inspraakreactie vindt u een aantal ervaringen die we hebben opgetekend tijdens bijeenkomsten hierover.	Dit is nadrukkelijk één van onze doelen, al hebben wij dit benoemd als inclusiviteit en niet als vervoersarmoede. In par 1.1 van deel A Visie hebben we onder inclusiviteit beschreven dat ons doel is dat mobiliteit geen belemmering mag zijn voor mensen om deel te nemen aan de maatschappij. Dank verder voor uw ervaringen, deze helpen ons om concreet te maken hoe we vervoersarmoede kunnen voorkomen. We zullen deze ervaringen opnemen in de bijlage van de nota van beantwoording, zodat ook anderen er kennis van kunnen nemen.
BK2023-07, Dorpsraad Abbenes	Naar aanleiding van het beleidskader mobiliteit 2023 willen wij hierbij onze reactie geven. In deel B uitwerking wordt onder 1.4 Amstelland-Meerlanden gesproken over landelijke gebieden met voorbeelden maar daarin wordt Haarlemmermeer-Zuid niet genoemd. In Haarlemmermeer-Zuid voorbij Nieuw-Vennep heb je een landelijk gebied waarin het openbaar vervoer voor kleine kernen beperkt is maar wel een cruciale rol speelt in de ontwikkeling van het dorp. Voornamelijk voor scholieren en studenten die nog geen rijbewijs hebben en voor school ver moeten reizen is goed openbaar vervoer van groot belang.	In dit hoofdstuk worden een aantal voorbeelden genoemd voor bepaalde gebieden. Haarlemmermeer-Zuid wordt hier inderdaad niet expliciet genoemd, maar dit betekent niet dat wij de opgave voor dit gebied niet (h)erkennen. Ook voor de landelijkere delen van Haarlemmermeer zoeken wij naar de passende mobiliteitsoplossingen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Het is in de kleine kernen van groot belang dat zowel jong als oud zich goed kunnen bewegen en is mobiliteit van belang om bij het werk, school of anders te komen. Dat kan per fiets, auto of openbaar vervoer zijn. Dat lees ik in de tekst niet terug. De uitdaging zit er in om goed en passend openbaar vervoer te realiseren voor het landelijk gebied zodat iedereen zich kan bewegen.	Wij zijn het met u eens dat dit van groot belang is. Wij hebben dit beschreven in par 1.1 in deel B Uitwerking, onder het kopje "Landelijk wonen en recreëren". Ook de uitdaging om goed en passend openbaar vervoer te realiseren, herkennen wij. Wel constateren wij dat ov niet altijd realistisch. Daarom hebben wij in par 3.3, deel B Uitwerking "publieke mobiliteit" geïntroduceerd: een samenhangend systeem van ov, vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit. Per gebied en per situatie (persoon, tijdstip etc.) willen we dan een passend aanbod bieden. Om zo juist ook in de kleine kernen goed vervoer te kunnen bieden.
BK2023-08, Particulier	Uit uw oplegnotitie Beleidskader wordt me niet duidelijk of alleen gemeenteraden of ook burgers kunnen reageren, dan wel of ik als raadslid van Wormerland ook individueel kan reageren. Maar hier mijn reactie:	De oplegnotitie was puur voor de gemeenten/raden, maar de inspraak heeft opengestaan voor iedereen. Dit hebben wij via onze sociaal media en formele publicaties bekendgemaakt.
	Door het woningtekort en doordat de nieuwbouw van woningen achterblijft, blijven de buitensteden van de MRA nog decennia van belang voor wonen ook als er in Amsterdam c.q. de MRA wordt gewerkt. Daarom moet het ontsluiten van de buitenposten zoals Purmerend, Zaanstad en Hoofddorp, maar ook verreweg Alkmaar en Almere een prioriteit blijven. Dat het noordflank van de Zaanstreek geen prioriteit meer krijgt is daarbij een verkeerde keuze.	Als Vervoerregio zijn we het met u eens dat ook de gebieden meer naar de randen van onze regio goed moeten worden ontsloten. Daar zetten wij ons ook voor in, waar dat binnen onze verantwoordelijkheden past. Maar uit ons Beleidskader volgt: elk gebied dient een passende oplossing te krijgen. Dus ook de noordflank van de Zaanstreek. De manier waarop dit gebeurt, hangt af van het type gebied. Vandaar dat in drukkere stedelijke gebieden HOV-bussen, trams en metro rijden, maar in kleinere kernen kleinere bussen of vervoer op afroep.
	Het autogebruik ontmoedigen zet jonge mensen op afstand van wat zij persoonlijk willen. Wat ik hoor, het geeft ze het gevoel dat de ouderen eerste zelf van het auto rijden hebben genoten en nu hun kinderen dat genot ontnemen. De persoonlijke auto is meer dan vervoer, het is ook vrijheid, persoonlijkheid en iets voor gezinnen om samen dingen te doen. Als we het gebruik van de otto-wagen willen ontmoedigen, dan begrijp ik dat. Maar dan is nodig: veel meer vaste goede hubs voor deel-auto’s, en straks voor de zelfrijzende-voorrijdende e-car, en goedkope instap arrangementen.	Wij zijn het met u eens dat de auto voordelen heeft. Maar gezien de groei van de mobiliteit en omdat de auto veel ruimte inneemt en negatieve gevolgen heeft voor o.a. duurzaamheid en leefomgeving, is het zeker in bepaalde gebieden wenselijk dat mensen vaker een andere vervoerwijze kiezen. Dit kan niet altijd, maar vaak wel. Dit betekent niet dat de Vervoerregio anti-auto is. Sterker, de auto is nog steeds belangrijk of zelfs noodzakelijk in bepaalde gebiedstypen, op bepaalde reisrelaties of voor bepaalde doelgroepen. Wél zetten wij in op goede alternatieven. De door u voorgestelde inzet op hubs voor deelauto's onderschrijven wij ook met dit beleidskader (par 3.6, deel b Uitwerking) en werken wij ook concreet aan met onze gemeenten. En goedkope instaparrangementen, zoals u voorstelt, passen goed bij wat wij in par 2.1 en 2.3 zeggen over beïnvloeden van mobiliteitskeuzes en tarifering. Bij de verdere invulling van die onderdelen nemen we uw suggesties dus mee. Met die alternatieven richten wij ons verder op alle leeftijdsgroepen. Met jongeren, die zelf nog geen auto hebben, is het wellicht wel makkelijker om ze voor een alternatief te laten kiezen. Maar juist ook bij andere leeftijdsgroepen is winst te halen met bewustere mobiliteitskeuzes.
	overal worden woninglocaties voor migranten gerealiseerd, flexwoningen voor 10 tot 25 jaar. Deze mensen hebben niets, kennen ons land niet, en dus is het zeer belangrijk dat ze laagdrempelig vanaf hun locaties naar stad en dorp kunnen reizen. Ik bepleit een eerste jaar gratis ov en extra halteplaatsen bij deze locaties.	De gedachte past bij wat wij benoemd hebben om het gedrag van nieuwe inwoners meteen te beïnvloeden. We zullen uw idee meenemen bij de verdere uitwerking van dit thema. Verder hebben ook de gemeenten mogelijkheden om de inwoners met een smalle beurs tegemoet te komen, ook op het mobiliteitsvlak.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	De vergrijzing in onze regio zet door en voor deze bevolkingsgroep is ov van het grootste belang. Dat blijkt al uit de reacties op de enquête, grotendeels ingevuld door ouderen. Het ov speelt daar met de buurtbus op in, maar dat kost vast veel geld en we zijn afhankelijk van vele vrijwilligers. Ik geef u ter overweging een Uber voor buren-vervoer-buddy's te starten. Waarbij een oudere kan zoeken naar iemand in de buurt die hem of haar af en toe ergens naartoe kan brengen. Dan bereiken we ook voor deze groep een inclusieve maatschappij.	Wij zien de meerwaarde van dit soort oplossingen als aanvulling op het ov. Een voorbeeld hiervan - AutoMaatje in Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn - hebben we daarom ook benoemd in het beleidskader (par 3.3, deel B Uitwerking). Dit initiatief is ook in andere gemeenten over te nemen. Als zo'n initiatief wordt genomen, zijn wij bereid te kijken wat wij daarin kunnen betekenen (al ligt een rol voor de gemeente vaak ook voor de hand).
BK2023-09, Gemeente Haarlemmermeer	Op 10 mei 2023 hebben we van u uw concept Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam ontvangen. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om hierop te reageren. De gemeente herkent in grote lijnen het voortzetten van het huidig beleid en onderschrijft dit. We waarderen de koers die de Vervoerregio inzet om met de veranderingen in het mobiliteitsaanbod om te gaan en de richting die de Vervoerregio daarbij kiest om mobiliteit ook toekomstbestendig te maken. De gemeente is blij met samenwerking in projecten, zoals de Spoorzone, de Nieuwe Bennebroekerweg en de F200. Het beleidskader ondersteunt de richting die wij zelf ook ingezet hebben met de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 en uitwerkingen voor gebiedsontwikkelingen.	Dank voor uw positieve reactie op de grote lijnen en op de samenwerking.
	We hebben echter wel een aantal opmerkingen naar aanleiding van het voorliggende concept Beleidskader Mobiliteit. 1. Openbaar Vervoer niet verder afschalen. We zijn van mening dat een belangrijke taak van de Vervoerregio goed, toegankelijk en betrouwbaar vervoer moet zijn. Wij vinden dat de Vervoerregio zich moet inspannen om zo goed en fijnmazig mogelijk openbaar vervoer aan te bieden, ook buiten de drukkere gebieden. Niet iedereen woont dicht bij een NS-station of HOV-halte. In sommige wijken en kernen komt maar weinig openbaar vervoer of dreigt deze zelfs helemaal te verdwijnen. In Haarlemmermeer is het openbaar vervoer afgelopen decennia steeds minder fijnmazig geworden. Zo zijn er bushaltes opgeheven ten gunste van het HOV-lijnen, wordt vanwege de naweeën van de coronapandemie na 20.00 uur of 21.00 uur niet meer gereden op niet-Rnetlijnen en sommige kernen, zoals Burgerveen, zijn al jaren helemaal niet meer met het openbaar vervoer bereikbaar. Onze ervaring is dus dat eenmaal verdwenen (fijnmazige) lijnen niet meer terugkomen. Dat de Vervoerregio inzet op 'publieke mobiliteit' is wel te begrijpen, maar baart ons ook grote zorgen.	Wij onderschrijven dat een belangrijke taak van de Vervoerregio is om goed, toegankelijk en betrouwbaar vervoer te bieden, ook buiten de drukkere gebieden. Deels gaan wij ervan uit dat de punten die u benoemt tijdelijk zijn, zoals de nasleep van Corona. Dit hebben wij ook beschreven in het kader in par. 3.3, deel b Uitwerking. Op deze tijdelijke situatie hebben wij ons eindbeeld dan ook niet gebaseerd. Maar juist om de andere situaties die u noemt te voorkomen, willen wij gaan werken aan publieke mobiliteit. Wij willen namelijk iedereen op elke plek een passende vervoersoptie bieden. Ov is daar niet altijd de beste dan wel (financieel) haalbare oplossing voor. In die situaties moet er een volwaardig fijnmazig alternatief komen (zonder te pretenderen echt álles te kunnen oplossen). Wij betrekken u en de andere gemeenten graag bij de verdere invulling van publieke mobiliteit. Daarbij gaat het ook om wie daarin welke rol neemt, want ook de gemeente heeft een rol in bijvoorbeeld het Wmo-vervoer.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Ten eerste zijn er doelgroepen die niet kunnen (deel)fietsen of (deel)autorijden. Daarnaast denken we dat de uitvoerbaarheid in de praktijk tegenvalt. Dit is een kwestie van decennia terwijl de woningbouwopgave en de stijgende kosten voor openbaar vervoer nu spelen. We vragen de Vervoerregio met klem om eerst bewezen alternatieven gereed te hebben alvorens te experimenteren met het verder afschalen van openbaar vervoer. Dit speelt zeker bij oplossingen voor de kleinere kernen. We zien een risico dat het openbaar vervoer verder verschraald en dat het (pas te laat hebben van een) flexibele aanvulling juist leidt tot een hoger autogebruik.	Dit is voor ons in lijn met het Beleidskader. Zoals in het beleidskader staat: realisatie van publieke mobiliteit zal een geleidelijk proces zijn, zodat we juist ook kunnen bijsturen. Waarbij wij in lijn met uw reactie ook zeggen dat vervoersopties zich eerst moeten bewijzen voordat ze grootschalig kunnen worden ingezet én gebruikt; en dat er zeker in het begin dus systemen naast elkaar zullen bestaan (par 3.3, deel B Uitwerking). En dus inderdaad iet ov verschralen als er geen alternatief is. Daarbij verwachten wij wel dat dit niet meerdere decennia duurt, door bijvoorbeeld te leren van andere provincies en andere landen. Ook voorzien wij dat de invulling van publieke mobiliteit kan gaan verschillen per tijdstip en zelfs per persoon. Want zoals u ook schrijft: de deelfiets of deelauto is niet voor iedereen en altijd een optie.
	2. Integrale blik van de Vervoerregio bij het begrip 'nabijheid' In het concept-Beleidskader wordt het belang van 'nabijheid' geschetst. Dat wil zeggen het hebben van zoveel mogelijk (dagelijkse) voorzieningen op loop- en fietsafstand. Wij onderschrijven dit belang. Niet alleen voor de mobiliteit is dit belangrijk, ook voor het realiseren van een prettig en leefbare samenleving streven we naar nabijheid. Gebiedsontwikkeling vraagt een integrale aanpak, waarbij niet altijd alle aspecten gerealiseerd kunnen worden. We verwachten van de Vervoerregio hierbij ook een integrale blik, die verder kijkt dan alleen het belang van mobiliteit. Haarlemmermeer is een uitgestrekte gemeente wat betekent dat mensen soms verder moeten fietsen of rijden naar een middelbare school of supermarkt dan in meer verstedelijkte gebieden van de regio. Dit komt ook tot uiting bij gebiedsontwikkelingen. We vragen hiervoor begrip van de Vervoerregio, ook bij het toekennen van subsidies voor gebiedsontwikkeling die niet in een stedelijk gebied liggen.	Het past bij het derde principe van het Beleidskader, namelijk dat ieder gebied een andere oplossing vraagt, om rekening te houden met de lokale situatie en daar de oplossingen op af te stemmen. Verder zien wij uiteraard in dat mobiliteit niet alles bepaalt bij een gebiedsontwikkeling en dat er soms compromissen nodig zijn. De integrale blik die u van ons vraagt, kunt u op basis van dit beleidskader dus ook van ons verwachten. Het maken van pakketafspraken, zoals wij voorstellen, past hier ook in: met elkaar spreek je af wat nodig is en wat ieders deel daarin is. En dat hoeft niet alleen over verstedelijkte gebieden te gaan. Ons startpunt is en blijft daarbij wel altijd het regionale mobiliteitsbelang, want dat is onze taak. Dit bepaalt uiteindelijk vooral of en zo ja hoeveel subsidie wij kunnen verstrekken. We hebben de tekst in par. 3.1, deel A Visie, over pakketafspraken op dit punt verduidelijkt.
	3. Onderkennen belang van de e-fiets, snorfiets en bromfiets op middellange afstand U geeft in uw beleidskader aan dat u nadenkt over alle aspecten die een rol spelen bij mobiliteit. U benoemt ook de snelheidsverschillen op fietspaden. Wij gaan ervan uit dat dat probleem zich met name voordoet in het hoogstedelijke en metropolitane deel van de Vervoerregio. Het valt ons daarbij op dat u geen uitspraak doet over de rol en het belang van e-fietsers, snorfietsers, bromfietsers en speed-pedelecs in het regionaal verkeer. Ons inziens heeft deze groep juist een kans om een grote bijdrage te leveren aan het STOMP-principe. Zeker als het gaat over de middellange afstanden (7,5 tot 15 kilometer) voor e-fietsen en snorfietsers en 15 tot 25 kilometer voor bromfietsers en speed-pedelecs). Daarvoor is wel een veilige inrichting nodig, op meer dan alleen de doorfietsroutes. Het gaat daarbij juist om de aansluiting van het fijnmazige buurtniveau op het MRA-doorfietsroutenetwerk. We vragen de Vervoerregio om dit belang te onderkennen en ons te betrekken bij de uitwerkingen die het beleidskader in de praktijk zal krijgen.	De snelheidsverschillen spelen inderdaad in hoogstedelijke en metropolitane gebieden, maar niet alleen. Denk ook aan andere stedelijke gebieden en aan smalle fietspaden op dijken in landelijk gebied. Wij onderschrijven het belang van e-bikes, speed-pedelecs, snorfietsen en bromfietsers op de middellange afstanden en zullen dit nog meer benadrukken. Dat doen we al in deel A in par. 2.2 (STOMP); en in deel B in 2.1 (gebiedstypen) en 3.2 (fiets). Daarbij merken wij wel op dat snorfietsen en bromfietsen breder en zwaarder zijn dan e-bikes en speedpedelecs en wij daarom waar het kan de voorkeur geven aan e-bikes en speed-pedelecs. Ook hebben snor- en bromfietsen relatief het grootste aandeel in de ongevallencijfers in onze regio. In het kader over gemotoriseerde tweewielers in par. 3.5 en bij deelmobiliteit in par. 3.3 hebben we de tekst naar aanleiding van uw reactie vollediger gemaakt. We zijn het ten slotte met u eens dat veilige inrichting nodig is, wij werken hier graag samen met u aan.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	4. Rekening houden met de realiteit van het belang van de auto. We onderschrijven het belang van de diverse gebiedstypen binnen de Vervoerregio. Ook het deelgebied Amstelland-Meerlanden is zeer divers te noemen. We begrijpen de plek die Amsterdam inneemt in deze regio en dat de opgave waar hoogstedelijke gebieden voor staan ook z'n weerslag zullen krijgen op omliggende gebieden. En hoewel we lezen dat STOMP anders uitpakt in de verschillende gebiedstypen, maken we ons toch zorgen over de rol die de auto krijgt in dit Beleidskader. Wij verwachten dat de Vervoerregio het belang van een goede bereikbaarheid met de auto onderkent, omdat de auto voor een grote groep inwoners toegankelijk moet blijven. Dit geldt in de eerste plaats voor mensen waarvoor het openbaar vervoer niet concurrerend is. Ook met flexibele aanvullingen, zoals deelmobiliteit, zal publieke mobiliteit in veel gebieden niet concurrerend worden ten opzichte van de auto. Dit zal wel bijdragen aan de keuzevrijheid, maar niet aan het concurrerend maken ten opzichte van de auto. We onderschrijven de verandering die nodig is om de regio en de gemeente bereikbaar en leefbaar te houden. We vinden het daarnaast belangrijk dat alle plekken met alle modaliteiten bereikbaar zullen blijven. Dat geldt niet alleen voor woonbuurten, maar ook voor winkelgebieden, andere voorzieningen en werklocaties.	Zowel in de visie (in H2) en de uitwerking (par 3.2, auto) benadrukken wij de rol van de auto en ook de realiteit dat op sommige plekken, op sommige momenten en voor sommige mensen de auto gewoon de beste optie is. Wat u schrijft over het bereikbaar houden van bestemmingen met de auto, is in onze ogen in lijn met wat wij schrijven. Mogelijk verschillen wij van mening over de mate waarin wij verwachten dat bestaande en nieuwe alternatieven kunnen concurreren met de auto. Onze inzet is om alternatieven volwaardig te maken. Maar tegelijkertijd benadrukken we op meerdere plekken dat pas als alternatieven volwaardig zijn, je echt een verschuiving mag verwachten. En ook vergt het inspanning om mensen hun gedrag te laten veranderen. Graag werken wij u aan deze volwaardige alternatieven, maar zorgen we ook in de tussentijd voor goede mobiliteit en mogelijk eerste stappen naar andere mobiliteitskeuzes.
	5. Uitvoerbaarheid van het Beleidskader Mobiliteit Tenslotte zijn we van mening dat dit beleidskader ambitieus is. We maken ons daarbij zorgen over de betaalbaarheid van de uitvoering. We begrijpen dat niet alles uit dit beleid van vandaag op morgen gerealiseerd gaat worden. We begrijpen ook dat de uitvoering van dit beleid een samenwerking vraagt van de Vervoerregio en de gemeente Haarlemmermeer en andere gemeenten, samen met andere partijen zoals het rijk, ontwikkelaars provincie en vervoerders. We vragen u om inzichtelijk te maken wat u van de inliggende gemeenten (en specifiek ons) verwacht bij de uitvoering van dit beleid. De beperkte beschikbare financiële ruimte van de gemeente Haarlemmermeer is leidend bij de uitvoering van het beleid. We gaan ervan uit dat onze opmerkingen worden verwerkt en zien uw reactie graag tegemoet.	Ja de ambitie is hoog. Zoals we ook schrijven willen we zo dicht mogelijk bij de ambitie komen. De financiële mogelijkheden bepalen dat mede. Graag brengen wij in beeld wat dit van uw gemeente vraagt. Dat doen we graag samen met u, omdat we samen het beste kunnen bepalen wat nodig is. Wij koen hierop terug bij uw ambtenaren. In het beleidskader stellen we ook voor pakketafspraken te maken: bepalen wat nodig is en afspreken daar gezamenlijk stapsgewijs aan te gaan werken, ook als nog niet overal direct geld voor is. Zo'n pakketafspraak zou het resultaat kunnen zijn van ons gesprek.
BK2023-10, Gemeente Landsmeer	We stellen het zeer op prijs dat we uitgenodigd zijn een zienswijze te geven bij het nieuwe Beleidskader van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Deze zienswijze van de gemeente Landsmeer, is het resultaat van gezamenlijke afstemming binnen de regio Zaanstreek-Waterland. Dit hebben we gedaan omdat het Beleidskader bovengemeentelijke impact heeft, en we vanuit de regio de opgave voelen om meer samen te werken op het gebied van mobiliteit. De opgaven zijn grens overstijgend en steeds vaker zien we nut en noodzaak van samenwerking.	Dank dat u in de deelregio Zaanstreek-Waterland ook vanuit het perspectief van de deelregio naar het Beleidskader hebt gekeken en uw reacties op elkaar heeft afgestemd.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	We zijn dan ook verheugd dat de VRA niet alleen steeds in gesprek is geweest met individuele gemeenten maar ook met de regio samen. Zo worden de deelregio's, waaronder ook Zaanstreek-Waterland in het Beleidskader apart benoemd en is de inhoud daarmee op maat gesneden. Het Beleidskader doet daarmee recht aan de opgaven die er spelen in de regio. Vanuit de verschillende gebiedstypen wordt bovendien binnen de regio's maatwerk geleverd voor zowel grotere als kleinere gemeenten. Wel willen we blijvend aandacht vragen voor de uitvoerkracht van kleinere gemeenten. We vragen de VRA deze gemeenten steeds proactief te benaderen en ze te ondersteunen waar mogelijk in hun behoefte. Juist om te zorgen dat oplossingen voldoende rekening houden met alle gemeenten, groot als klein, en passend bij de vraagstukken die in elke gemeente leven. Aan het einde van deze gezamenlijk opgestelde zienswijze hebben wij nog twee voor onze gemeente zeer relevante aandachtspunten toegevoegd.	Dank voor uw positieve reactie op de gevoerde gesprekken en de aandacht voor deelregio's en gebiedstypen. Het is inderdaad ook ons streven om alle gemeenten te bedienen, onze gebiedsregisseurs werken ook op deze manier. We blijven zoeken naar manieren om gemeenten nog verder te ondersteunen in de vraagstukken die bij hen spelen en staan ook open voor suggesties vanuit de (kleinere) gemeenten.
	We lezen met instemming dat in de visie Brede Welvaart als uitgangspunt wordt genomen voor het uitwerken van een toekomstbestendige visie op mobiliteit. We onderschrijven dat we in onze keuzes breder moeten kijken dan alleen maar mobiliteit. Mobiliteit kan een middel zijn om mensen aan te zetten tot gezonder gedrag in hun reiskeuze en een instrument om een inclusievere samenleving te bevorderen. Uitgaan van STOMP sluit daar bij aan, wel vragen we ook hier blijvend aandacht voor de mobiliteitsbehoefte in de kleinere kernen. Daar zal de auto de komende jaren nog steeds het primaire vervoermiddel blijven, ook als het lukt om een extra inspanning te doen om alternatieven te stimuleren in de kleinere kernen.	Wij zijn blij te lezen dat onze visies overeenkomen. Het STOMP-principe is één van onze uitgangspunten. Daarmee willen schone, gezonde, veilige en ruimte-efficiënte mobiliteit altijd als eerste optie bezien. Daarnaast hanteren we het uitgangsprincipe dat ieder gebied anders is en daarom andere oplossingen kan vereisen. Concreet betekent dit dat we per gebied kijken welke opties we kunnen bieden, waarbij er altijd oog is voor specifieke doelgroepen.
	Brede welvaart roept tegelijkertijd ook nog vraagtekens op. Mensen verschillen van mening over de betekenis. Mobiliteit is niet langer het enige doel, maar wel nog steeds het belangrijkste doel van de VRA. Discussie over de invulling van het begrip Brede Welvaart moet niet afleiden van de kerntaken van de Vervoerregio.	Bereikbaarheid blijft inderdaad de belangrijkste opgave voor de Vervoerregio. De manier waarop we kijken is nu echter verbreed. Een voorbeeld: nog steeds is reistijd voor het ov belangrijk om een concurrerend alternatief te zijn voor de auto, maar we willen tegelijkertijd dat dit niet ten koste gaat van de veiligheid en de leefkwaliteit van de omgeving. Daarnaast willen we dat het mobiliteitssysteem voor iedereen toegankelijk is.
	STOMP als principe vraagt vooral ook op lokaal niveau om investeringen in de infrastructuur, voetgangers verplaatsen zich voornamelijk lokaal en fietsers die zich op een regionaal netwerk bevinden zijn daar gekomen via een lokaal fietsnetwerk. Daarom vragen lokale investeringen in die modaliteiten ook om een financiële ondersteuning van de Vervoerregio.	Het lokale netwerk is in basis een verantwoordelijkheid van de gemeente zelf, maar de lokale schakels zijn wel heel belangrijk om fietsen vanzelfsprekend te maken. De Vervoerregio neemt wel een verantwoordelijkheid in looproutes rondom haltes en knooppunten, en doet ook investeringen in verkeersveiligheid die kunnen raken aan de lokale fietsnetwerken.
	We zijn het eens met de visie dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang moeten worden bekeken. Vooral grotere gemeenten met een ambitieuze woningbouwopgaven dienen daarom bij hun ruimtelijke keuzes mobiliteitsoplossingen integraal mee te nemen in hun plannen. Slimme RO is de basis van een haalbare mobiliteitsoplossing. Daarbij is vroegtijdig meedenken van de VRA nodig. Bijdragen van de VRA, in kennis en financiën, helpen gemeenten in het realiseren van de oplossingen.	Wij zijn het eens met deze constatering. Wij zullen gemeenten actief benaderen om ons vroeg te betrekken in hun ruimtelijke plannen en keuzes. Op die manier kunnen we ook samen met gemeenten naar passende oplossingen zoeken én waar gepast erin mee-investeren. Dit zullen we nog extra benadrukken in het definitieve beleidskader.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	We willen echter ook aangeven dat het bij bereikbaarheid en leefbaarheid niet alleen gaat over nieuwe woningen. De inwoners van die woningen moeten immers ergens naartoe kunnen reizen. Het gaat dus ook over de bereikbaarheid van recreatiegebieden, natuur en bedrijventerreinen.	Dit zijn wij geheel met u eens. We hebben hier daarom extra tekst over toegevoegd in par. 2.4, deel A Visie; en in par. 4.1, deel B Uitwerking.
	In de uitwerking (deel B) herkennen we de regio Zaanstreek-Waterland goed in de beschrijvingen. Toch hebben we enkele aandachtspunten. We onderschrijven de noodzaak om te investeren in het aantal fietsbewegingen in alle gebieden. Het beleidskader geeft daarover aan dat het daarbij ook gaat over fietsparkeervoorzieningen. Hierbij willen we benadrukken dat het ook gaat om het soort fietsenstallingen. Deze moeten veilig en betrouwbaar zijn, want dure fietsen vragen om beschermde opvang, bijvoorbeeld in een kluis. Dat zou zeker zo moeten zijn op een hub, ook als het vervolgtransport de bus is.	We zijn het met u eens dat de overstap zo veilig en soepel mogelijk moet zijn. Daar hoort ook een kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheid bij. In par. 3.2, deel B Uitwerking, hebben wij naar aanleiding van uw reactie ook benoemd dat het soort stalling van belang is. We doen dat hier en niet bij de deelregio, omdat het voor de hele regio van toepassing is. Momenteel investeert de Vervoerregio niet in fietskluizen, maar wij zullen onderzoeken of dit onderdeel kan zijn van de hub-ontwikkelingen en of de Vervoerregio hier een bijdrage kan leveren.
	Deelmobiliteit wordt in de uitwerking genoemd als kans, met Monnickendam als voorbeeld. Juist daar zien we nu in recentelijke ontwikkelingen (de aanbieder wil geen korting meer faciliteren) dat het niet vanzelfsprekend is dat deelmobiliteit in een minder verstedelijkt gebied door de markt tot een succes wordt gemaakt. We onderschrijven deelmobiliteit als mogelijke oplossing voor mobiliteitsvraagstukken, maar dat vraagt dan wel inzet van de overheden.	Inderdaad laat de situatie in Monnickendam (helaas) exact zien dat deelmobiliteit geen vanzelfsprekendheid is in dit soort gebieden. De Vervoerregio onderzoekt momenteel de mogelijkheden om deelmobiliteit breed in onze regio aan te bieden én te laten gebruiken; en de rol van de Vervoerregio en/of andere overheden daarin. Wij betrekken onze gemeenten daarbij.
	De wegverbindingen staan onder druk, de inzet op alternatieven voor de auto wordt onderschreven. De woningbouwplannen in de regio veronderstellen echter dat de druk op autowegen in de voorzienbare toekomst niet snel zal afnemen. Daarom gaat het leefbaarheidsvraagstuk zoals beschreven in de uitwerking, hand in hand met de doorstroming. Voorbeelden zijn onder andere een mogelijke onderdoorgang in de N247 bij Broek in Waterland, of de ontlasting van Zaanstad-Noord door het verbinden van de A8 aan de A9. Ook het afronden van de CAH A7 moet onder de aandacht blijven. En bovendien willen we onderstrepen dat het niet alleen gaat om de bereikbaarheid van Zaanstreek-Waterland maar van heel de regio Noord-Holland, want mobiliteit stopt niet aan de grenzen van onze gemeenten. Doorstroming van het autoverkeer ondersteunt ook andere doelen en modaliteiten. Doorstroming van het autoverkeer is daarmee misschien niet meer de primaire focus, maar zou toch ook de aandacht van de Vervoerregio moeten houden.	Ook wij zien dat de druk op de autowegen zal toenemen. Maar zoals wij in par. 3.5, deel B Uitwerking, ook schrijven: extra infrastructuur leidt tot meer autoverkeer én zorgt er vaak voor dat mensen nog verder gaan reizen met hun auto naar voorzieningen of werk. Doorstroming voor de auto verbeteren is daarom geen doel op zich voor de Vervoerregio. Wij kiezen vooral voor oplossingen in het bieden van alternatieven voor de auto. Tegelijkertijd constateren wij in diezelfde paragraaf, net als u, dat de druk op het wegennet de leefbaarheid (en veiligheid) van woongebieden op een aantal plekken verder onder druk kan zetten en/of de ov-doorstroming negatief beïnvloeden, zoals in Broek in Waterland en Zaanstad-Noord. Als een gerichte investering in doorstroming daar de meest (kosten)efficiënte oplossing voor het probleem biedt, zonder dat het leidt tot veel extra autoverkeer, dan past dat ook binnen het Beleidskader.
	Specifiek voor onze gemeente Landsmeer vragen wij te overwegen om in de uitwerking van het Beleidskader het creëren van een doorfietsroute van Amsterdam naar Purmerend langs het dorpslint van Landsmeer, Den Ilp en Purmerland, mee te nemen.	Momenteel maakt deze route geen deel uit van ons netwerk van MRA Doorfietsroutes omdat we niet overal de gewenste kwaliteit kunnen waarborgen. Het Lint wordt namelijk door veel verschillende modaliteiten gebruikt. Maar hij is wel onderdeel van ons fijnmazigere regionale fietsnetwerk. Uit uw opmerking is niet duidelijk of u een fietspad over de bestaande route, of een alternatief bedoelt. Met onze gebiedsregisseur voor Zaanstreek-Waterland kunt u bespreken wat uw idee is en of en hoe hierbij samenwerking met de Vervoerregio mogelijk is.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Ook wijzen wij op het belang van oeververbindingen in onze regio, zoals pontveren en bruggen. Dit is met name relevant in het licht van de opgenomen ambitie om de oost-westverbindingen in de regio Zaanstreek-Waterland te versterken.	Wij delen uw beeld dat (vaste) oeververbindingen in sommige gevallen nodig zijn om een fietsnetwerk te vervolmaken. Zoals ook in het Beleidskader staat: als het een schakel in het MRA doorfietsroutenet of het regionale fietsroutenet is, dan staat de Vervoerregio klaar om met u (en/of andere (vaar)wegbeheerders) te kijken of en hoe een (verbeterde) oeververbinding gewenst en mogelijk is.
	Gemeente Landsmeer geeft een positieve zienswijze op het Beleidskader. De inhoud sluit goed aan bij de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied en we lezen overal terug dat de regionale input verwerkt is in de tekst. Daarmee legt het Beleidskader een knappe verbinding tussen de verschillende behoeften van de verschillende VRA gemeenten.	Wij danken u voor uw positieve zienswijze en zijn blij dat onze intensieve samenwerking zijn vruchten heeft afgeworpen.
BK2023-11, Gemeente Waterland	Op 10 mei hebben wij van u het ontwerp Beleidskader Mobiliteit ontvangen. We stellen het zeer op prijs dat we uitgenodigd zijn een zienswijze te geven op het nieuwe Beleidskader van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Deze zienswijze van de gemeente Waterland is het resultaat van gezamenlijke afstemming binnen de regio Zaanstreek-Waterland. Dit hebben we gedaan omdat het Beleidskader bovengemeentelijke impact heeft, en we vanuit de regio de opgave voelen om meer samen te werken op het gebied van mobiliteit. De opgaven zijn grens overstijgend en steeds vaker zien we nut en noodzaak van samenwerking.	Dank dat u in de deelregio Zaanstreek-Waterland ook vanuit het perspectief van de deelregio naar het Beleidskader hebt gekeken en uw reacties op elkaar heeft afgestemd.
	We zijn dan ook verheugd dat de VRA niet alleen steeds in gesprek is geweest met individuele gemeenten maar ook met de regio samen. Zo worden de deel regio's, waaronder ook Zaanstreek-Waterland in het Beleidskader apart benoemd en is de inhoud daarmee op maat gesneden. Het Beleidskader doet daarmee recht aan de opgaven die er spelen in de regio. Vanuit de verschillende gebiedstypen wordt bovendien binnen de regio's maatwerk geleverd voor zowel grotere als kleinere gemeenten. Wel willen we blijvend aandacht vragen voor de uitvoerkracht van kleinere gemeenten. We vragen de VRA deze gemeenten steeds proactief te benaderen en ze te ondersteunen waar mogelijk in hun behoefte. Juist om te zorgen dat oplossingen voldoende rekening houden met alle gemeenten, groot als klein, en passend bij de vraagstukken die in elke gemeente leven.	Dank voor uw positieve reactie op de gevoerde gesprekken en de aandacht voor deelregio's en gebiedstypen. Het is inderdaad ook ons streven om alle gemeenten te bedienen, onze gebiedsregisseurs werken ook op deze manier. We blijven zoeken naar manieren om gemeenten nog verder te ondersteunen in de vraagstukken die bij hen spelen.
	We lezen met instemming dat in de visie Brede Welvaart als uitgangspunt wordt genomen voor het uitwerken van een toekomstbestendige visie op mobiliteit. We onderschrijven dat we in onze keuzes breder moeten kijken dan alleen maar mobiliteit. Mobiliteit kan een middel zijn om mensen aan te zetten tot gezonder gedrag in hun reis keuze en een instrument om een inclusievere samenleving te bevorderen. Uitgaan van STOMP sluit daar bij aan, wel vragen we ook hier blijvend aandacht voor de mobiliteitsbehoefte in de kleinere kernen. Daar zal de auto de komende jaren nog steeds het primaire vervoermiddel blijven, ook als het lukt om een extra inspanning te doen om alternatieven te stimuleren in de kleinere kernen.	Wij zijn blij te lezen dat onze visies overeenkomen. Het STOMP-principe is één van onze uitgangspunten. Daarmee willen schone, gezonde, veilige en ruimte-efficiënte mobiliteit altijd als eerste optie bezien. Daarnaast hanteren we het uitgangsprincipe dat ieder gebied anders is en daarom andere oplossingen kan vereisen. Concreet betekent dit dat we per gebied kijken welke opties we kunnen bieden, waarbij er altijd oog is voor specifieke doelgroepen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Brede welvaart roept tegelijkertijd ook nog vraagtekens op. Mensen verschillen van mening over de betekenis. Mobiliteit is niet langer het enige doel, maar wel nog steeds het belangrijkste doel van de VRA. Discussie over de invulling van het begrip Brede Welvaart moet niet afleiden van de kerntaken van de Vervoerregio.	Bereikbaarheid blijft inderdaad de belangrijkste opgave voor de Vervoerregio. De manier waarop we kijken is nu echter verbreed. Een voorbeeld: nog steeds is reistijd voor het ov belangrijk om een concurrerend alternatief te zijn voor de auto, maar we willen tegelijkertijd dat dit niet ten koste gaat van de veiligheid en de leefkwaliteit van de omgeving. Daarnaast willen we dat de buschauffeur de tijd heeft om een persoon in een rolstoel mee te kunnen nemen.
	STOMP als principe vraagt vooral ook op lokaal niveau om investeringen in de infrastructuur, voetgangers verplaatsen zich voornamelijk lokaal en fietsers die zich op een regionaal netwerk bevinden zijn daar gekomen via een lokaal fietsnetwerk. Daarom vragen lokale investering in die modaliteiten ook een om financiële ondersteuning van de Vervoerregio.	Het lokale netwerk is in basis een verantwoordelijkheid van de gemeente zelf. De Vervoerregio neemt wel een verantwoordelijkheid in looproutes rondom haltes en knooppunten, en doet ook investeringen in verkeersveiligheid die raken aan de lokale netwerken.
	We zijn het eens met de visie dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang moeten worden bekeken. Vooral grotere gemeenten met een ambitieuze woningbouwopgaven dienen daarom bij hun ruimtelijke keuzes mobiliteitsoplossingen integraal mee te nemen in hun plannen. Slimme RO is de basis van een haalbare mobiliteitsoplossing. Daarbij is vroegtijdig meedenken van de VRA nodig. Bijdragen van de VRA, in kennis en financiën, helpen gemeenten in het realiseren van de oplossingen.	Wij zijn het eens met deze constatering. Wij zullen gemeenten actief benaderen om ons vroeg te betrekken in hun ruimtelijke plannen en keuzes. Op die manier kunnen we ook samen met gemeenten naar passende oplossingen zoeken én waar gepast erin mee-investeren. Dit zullen we nog extra benadrukken in het definitieve beleidskader.
	We willen echter ook aangeven dat het bij bereikbaarheid niet alleen gaat over nieuwe woningen. De inwoners van die woningen moeten immers ergens naartoe kunnen reizen, het gaat dus ook over de bereikbaarheid van groen, recreatie en bedrijventerreinen.	Dit zijn wij geheel met u eens. We hebben hier daarom extra tekst over toegevoegd in par. 2.4, deel A Visie; en in H4, deel B Uitwerking.
	In de uitwerking (deel B) herkennen we de regio Zaanstreek-Waterland goed in de beschrijvingen. Toch hebben we enkele aandachtspunten. We onderschrijven de noodzaak om te investeren in het aantal fietsbewegingen in alle gebieden. Het beleidskader geeft daarover aan dat het daarbij ook gaat over fietsparkeervoorzieningen. Hierbij willen we benadrukken dat het ook gaat om het soort fietsenstallingen. Deze moeten veilig en betrouwbaar zijn, want dure fietsen vragen om beschermde opvang, bijvoorbeeld in een kluis. Dat zou zeker zo moeten zijn op een hub, ook als het vervolgtransport de bus is.	We zijn het met u eens dat de overstap zo veilig en soepel mogelijk moet zijn. Daar hoort ook een kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheid bij. In par. 3.2, deel B Uitwerking, hebben wij naar aanleiding van uw reactie ook benoemd dat het soort stalling van belang is. We doen dat hier en niet bij de deelregio, omdat het voor de hele regio van toepassing is. Momenteel investeert de Vervoerregio niet in fietskluizen, maar wij zullen onderzoeken of dit onderdeel kan zijn van de hub-ontwikkelingen en of de Vervoerregio hier een bijdrage kan leveren.
	Deelmobiliteit wordt in de uitwerking genoemd als kans, met Monnickendam als voorbeeld. Juist daar zien we nu in recentelijke ontwikkelingen (de aanbieder wil geen korting meer faciliteren) dat het niet vanzelfsprekend is dat deelmobiliteit in een minder verstedelijkt gebied door de markt tot een succes wordt gemaakt. We onderschrijven deelmobiliteit als mogelijke oplossing voor mobiliteitsvraagstukken, maar dat vraagt dan wel inzet van de overheden.	Inderdaad laat de situatie in Monnickendam (helaas) exact zien dat deelmobiliteit geen vanzelfsprekendheid is in dit soort gebieden. De Vervoerregio onderzoekt momenteel de mogelijkheden om deelmobiliteit breed in onze regio aan te bieden én te laten gebruiken; en de rol van de Vervoerregio en/of andere overheden daarin. Wij betrekken onze gemeenten daarbij.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	De wegverbindingen staan onder druk, de inzet op alternatieven voor de auto wordt onderschreven. De woningbouwplannen in de regio veronderstellen echter dat de druk op autowegen in de voorzienbare toekomst niet snel zal afnemen. Daarom gaat het leefbaarheidsvraagstuk zoals beschreven in de uitwerking, hand in hand met de doorstroming. Voorbeelden zijn onder andere een mogelijke onderdoorgang in de N247 bij Broek in Waterland, of de ontlasting van Zaanstad-Noord door het verbinden van de A8 aan de A9. Ook het afronden van de CAH A7 moet onder de aandacht blijven. En bovendien willen we onderstrepen dat het niet alleen gaat om de bereikbaarheid van Zaanstreek-Waterland maar van heel de regio Noord-Holland, want mobiliteit stopt niet aan de grenzen van onze gemeenten. Doorstroming van het autoverkeer ondersteunt ook andere doelen en modaliteiten. Doorstroming van het autoverkeer is daarmee misschien niet meer de primaire focus, maar zou toch ook de aandacht van de Vervoerregio moeten houden.	Ook wij zien dat de druk op de autowegen zal toenemen. Maar zoals wij in par. 3.5, deel B Uitwerking, ook schrijven: extra infrastructuur leidt tot meer autoverkeer én zorgt er vaak voor dat mensen nog verder gaan reizen met hun auto naar voorzieningen of werk. Doorstroming voor de auto verbeteren is daarom geen doel op zich voor de Vervoerregio. Wij kiezen vooral voor oplossingen in het bieden van alternatieven voor de auto. Tegelijkertijd constateren wij in diezelfde paragraaf, net als u, dat de druk op het wegennet de leefbaarheid (en veiligheid) van woongebieden op een aantal plekken verder onder druk kan zetten en/of de ov-doorstroming negatief beïnvloeden, zoals in Broek in Waterland en Zaanstad-Noord. Als een gerichte investering in doorstroming daar de meest (kosten)efficiënte oplossing voor het probleem biedt, zonder dat het leidt tot veel extra autoverkeer. dan past dat ook binnen het Beleidskader.
	Gemeente Waterland geeft een positieve zienswijze op het Beleidskader. De inhoud sluit goed aan bij de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied en we lezen overal terug dat de regionale input verwerkt is in de tekst. Daarmee legt het Beleidskader een knappe verbinding tussen de verschillende behoeften aan de verschillende VRA gemeenten.	Wij danken u voor uw positieve zienswijze en zijn blij dat onze intensieve samenwerking zijn vruchten heeft afgeworpen.
	Afzonderlijk wil de raad van Waterland aandacht vragen voor de eis dat concessies voor ov-verbindingen strak worden uitgevoerd en dat daar vanuit de VRA ook op die manier op wordt toegezien. De busverbindingen in de regio moeten betrouwbaar functioneren en uitval voorkomen.	Als opdrachtgever van het ov in de Vervoerregio zien wij het toezien op de gemaakte afspraken als één van onze kerntaken. U kunt ons hier dus ook altijd op aanspreken. Wel kunnen onvoorziene omstandigheden zoals personeelstekorten betekenen dat we soms (tijdelijk) andere keuzes moeten maken, samen met de vervoerders.
	Ook vraagt de raad aandacht voor het belang van het versterken van biodiversiteit. De Vervoerregio stelt zich in dit ontwerp-beleidskader ten doel om biodiversiteit bij veranderingen in het gebruik van, en door investeringen in ons mobiliteitssysteem per saldo niet te laten verslechteren. Wat de raad betreft moet het de ambitie zijn om de biodiversiteit te versterken, bijvoorbeeld met groene daken op bushokjes. Wij hopen dat u dit doel kunt aanscherpen in de definitieve versie van dit beleidskader.	Biodiversiteit is een relatief nieuw thema voor de Vervoerregio. Momenteel werken wij daarom ons beleid op biodiversiteit (en klimaatadaptatie) verder uit, parallel aan dit Beleidskader. In die uitwerking bepalen we uiteindelijk welke doelstellingen we zullen hanteren en welke rol de Vervoerregio daarin neemt. Op dit moment sluiten we aan bij het Europese beleid om de biodiversiteit in ieder geval niet verder te laten verslechteren, wat al een hele uitdaging is. Dit neemt niet weg dat we, waar (financieel) haalbaar, de biodiversiteit natuurlijk zullen proberen te verbeteren met onze projecten. Zeker als het relatief eenvoudige ingrepen betreft zoals een groen dak op een bushalte.
	Tevens is de raad van Waterland van mening dat het terugdringen van mobiliteitsarmoede een topprioriteit moet zijn binnen het beleidskader. Mensen met een kleine portemonnee moeten speciale aandacht krijgen, waarbij de betaalbaarheid van het ov voor inwoners met een kleine portemonnee moet toenemen.	Het terugdringen van mobiliteitsarmoede sluit naadloos aan op één van onze vijf doelen: inclusiviteit. We hebben benoemd dat iedereen "mee moet kunnen doen" en dat bijvoorbeeld het aanbod van publieke mobiliteit ook echt voor iedereen te gebruiken moet zijn. Betaalbaarheid is daarbij een belangrijk onderdeel, maar niet het enige.
	Daarnaast moet het STOMP-principe geen negatieve gevolgen hebben voor mensen die niet in staat zijn om te 'stappen of trappen'. Het STOMP-principe is niet altijd haalbaar voor ouderen of reizigers met een beperking. De Waterlandse raad is daarom van mening dat dit principe niet tot gevolg mag hebben dat er haltes verdwijnen, ook niet in de centra waar meer aandacht is voor stappen en trappen.	Het STOMP-principe is één van onze principes, maar staat niet los van de andere principes. Zo is een ander principe dat we de mens als startpunt nemen. Dat betekent dat we iedereen vervoersopties willen bieden, ook mensen met fysieke beperkingen. Daar zullen we dus altijd rekening mee houden bij de toepassing van STOMP. Concreet betekent dit dat we per gebied kijken welke opties we kunnen bieden, rekening houdend met alle doelgroepen. Dat kan dus betekenen dat in een centrum mensen vooral lopen of fietsen, maar dat er toch ook flexibel vervoer of regulier ov is voor mensen die niet (ver) kunnen lopen of fietsen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
BK2023-12, Gemeente Uithoorn	De gemeente Uithoorn is tevreden met het Beleidskader Mobiliteit en ziet een directe verbinding met de Mobiliteitsversie Uithoorn 2040. Het beleidskader en de mobiliteitsvisie versterken elkaar.	Wij danken u voor uw positieve oordeel en zijn blij dat uw en onze visie elkaar versterken.
	De gemeente Uithoorn benadrukt dat STOMP een maatwerkinstrument moet blijven zodat in de regio rondom Amsterdam, waar veelal andere mobiliteitsbehoeften zijn, investeringen in de bereikbaarheid per auto mogelijk blijft.	Ook wij zien dat STOMP niet overal hetzelfde moet worden toegepast. Juist daarom hebben wij naast STOMP ook het principe opgenomen dat ieder gebied anders is, met andere behoeftes, en dus andere oplossingen kan vragen en dat ook iedere persoon of type verplaatsing andere behoeftes en mogelijkheden heeft. Uw oproep is dus helemaal in lijn met de principes van het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit.
	De gemeente Uithoorn is blij dat de VRA meer aandacht geeft aan fietsparkeren rondom HOV haltes en stations. De gemeenten verkent graag met de VRA hoe de kwantiteit en kwaliteit van fietsparkeren rondom HOV haltes verbeterd kan worden.	De Vervoerregio onderzoekt momenteel in samenwerking met de provincie Noord-Holland de mogelijkheden voor een programma R-Net Fietsparkeren. Zodra hier meer over bekend is zal ook contact met de gemeenten gezocht worden.
	De gemeente Uithoorn verzoekt of de hub/P+R bij het BTAZ terrein voor de Uithoornlijn nadrukkelijk benoemd kan worden als potentiële locatie.	We hebben in het Beleidskader benoemd dat kleinere regiohubs een rol kunnen vervullen in de bereikbaarheidsopgave van de regio. Om die reden zijn we ook het gesprek met Amstelveen aangegaan over hun en uw wens een hub bij BTAZ te realiseren. Maar dit soort locaties hebben we niet op de kaart gezet in ons Ontwerp Beleidskader Mobiliteit: daar staan alleen de (potentiële) grote regiohubs op snelwegcorridors op.
BK2023-13, Gemeente Diemen	Op 10 mei 2023 hebben we van u het ontwerp Beleidskader Mobiliteit ontvangen. In dit beleidskader beschrijft u uw lange termijnvisie op mobiliteit en bereikbaarheid. Hierbij streeft u naar brede welvaart, waarbij u aandacht besteedt aan de pijlers bereikbaarheid, inclusiviteit, gezondheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. De mens staat centraal in het beleidskader en u introduceert daarbij het STOMP-principe. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om hierop te reageren. De gemeente Diemen herkent zich in de beleidsdoelen uit uw ontwerp Beleidskader Mobiliteit en ondersteunt deze. Het realiseren van een duurzaam bereikbare regio vraagt om scherpe keuzes. Het voorliggend kader voldoet hieraan en heeft oog voor de menselijke kant van mobiliteit. Daarbij kiest u voor STOMP als kader voor toekomstige mobiliteitskeuzes. Dit past goed bij de gemeente Diemen met haar goede wandel-, fiets- en openbaar vervoerverbindingen. Wij zijn positief om samen met u te werken aan de toekomstige mobiliteit en bereikbaarheid in onze regio. Daarbij zijn we, zowel ambtelijk als bestuurlijk, zorgvuldig door u betrokken bij de totstandkoming van het beleidskader. Het beleidskader biedt een goede basis voor ons om verder uit te werken in onze eigen mobiliteitsvisie. Deze visie gaan wij dit en komend jaar opstellen. Wij willen u uitnodigen om mee te denken bij de totstandkoming van de Diemense mobiliteitsvisie.	Wij danken u voor uw positieve zienswijze en zijn blij dat onze intensieve samenwerking zijn vruchten heeft afgeworpen. De uitnodiging om mee te denken over uw mobiliteitsvisie nemen wij graag aan.
	Wij zijn van mening dat een kerntaak van de Vervoerregio het realiseren van goed, toegankelijk en betrouwbaar openbaar vervoer is. Wij vinden dat de Vervoerregio zich moet inspannen om zo goed en fijnmazig mogelijk openbaar vervoer aan te bieden.	Het bieden van goed, toegankelijk en betrouwbaar openbaar vervoer is inderdaad één van onze kerntaken. Met dit Beleidskader leggen wij de basis om dat ook te kunnen blijven doen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	De afgelopen jaren is het aanbod aan openbaar vervoer onder druk komen te staan, onder meer door afnemende reizigersaantallen en personeelstekort. Dit kan de komende jaren zorgen voor een verdere afschaling van het aanbod aan openbaar vervoer in een regio waar juist veel wordt gebouwd en de vraag naar openbaar vervoer groeit. De voorgestelde inzet op 'publieke mobiliteit' begrijpen wij, dit mag echter niet zorgen voor verminderde mobiliteit en vervoerarmoede. Ook speelt goed openbaar vervoer een belangrijke rol in de ambitie om te vergroenen en te verduurzamen in de regio. Wij roepen u daarom op om het openbaar vervoer niet af te schalen en blijvend aandacht te hebben voor alle doelgroepen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer.	Zoals ook in het Beleidskader staat (kader in par. 3.3, deel B Uitwerking), gaan wij ervan uit dat de teruggelopen reizigersaantallen en het personeelstekort tijdelijk zijn. Onze visie is gebaseerd op de verwachte groei van de mobiliteit in de regio en de noodzaak om te verduurzamen. Dat betekent dat we dus juist een beter aanbod willen. En de introductie van publieke mobiliteit is bedoeld om dat betere aanbod te creëren: een passend mobiliteitsaanbod voor iedereen, op elk moment en overal. Eén van de belangrijkste redenen om dit te willen is om vervoersarmoede te voorkomen: met regulier ov kunnen we niet iedereen overal en altijd bedienen. Met andere woorden: vermindering van de vervoersarmoede zal één van de criteria zijn waarop wij toetsen of het systeem van publieke mobiliteit voldoet. Ook toetsen wij niet alleen of het systeem op papier een verbetering is, maar ook in praktijk zo wordt ervaren door de gebruiker. Wij betrekken Diemen en de andere VRA-gemeenten bij de verdere invulling van publieke mobiliteit.
	Wij zijn gelukkig met het hoge ambitieniveau van het ontwerp Beleidskader. Het behalen van alle beleidsdoelen vraagt echter scherpe keuzes en afwegingen. Daarbij maken wij ons zorgen om de financiële mogelijkheden en de ambtelijke capaciteit van kleinere gemeenten zoals Diemen. Wij begrijpen dat u de uitvoering van het beleidskader over meerdere jaren uitsmeert en samenwerking vraagt van de gemeenten en andere partijen zoals het rijk, vervoerders en de provincie. Wij vragen u om vroegtijdig inzichtelijk te maken wat u wanneer van de inliggende gemeenten verwacht bij de uitvoering van het beleidskader. Daarnaast gaan we ervan uit dat u de uitvoering van het beleidskader afstemt op de mogelijkheden van de gemeente Diemen.	Wij zijn ons bewust van de financiële en personele uitdagingen van onze gemeenten. We zullen bij uitwerkingen in beeld brengen wat dat van gemeenten vraagt en daarover ook het gesprek aangaan en waar nodig afspraken maken met de gemeenten. Ook staat onze gebiedsregisseur Amstelland-Meerlanden voor u klaar om met u te bespreken wat nodig is en wat wij als Vervoerregio daarin kan betekenen.
BK2023-14, Gemeente Wormerland	De Vervoerregio Amsterdam stelt de gemeenteraden in de gelegenheid om zienswijzen te geven op het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit. Dit kan tot 2 augustus 2023. Er is een presentatie gegeven op 11 juli in de voorronde. De raad geeft een zienswijze af, aanvullend op die van gemeente Purmerend waarin ook aandachtspunten vanuit Zaanstreek-Waterland zijn opgenomen. De Raad besluit op zich in te stemmen met het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit met daarbij de volgende zienswijze.	Dank voor uw instemming met het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit
	De gemeenteraad van Wormerland onderschrijft de brief van 30-6-2023 van Purmerend namens Zaanstreek-Waterland volledig.	Voor onze reactie op de zienswijze zoals opgesteld door de gemeente Purmerend: zie zienswijze nr. 18 (BK2023-18)

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	De gemeenteraad van Wormerland vraagt daarenboven aandacht voor het feit dat, door afwezigheid van ov in het buitengebied, mobiliteit naar de omliggende steden een knooppuntoplossing vraagt. Bijvoorbeeld een “HUB functie” voor station Wormerveer en P+R mogelijkheden in de regio Zaanstreek-Waterland.	Wij delen uw analyse. Om mensen ook in het buitengebied van ov gebruik te laten maken, moeten zij ergens op het ov kunnen overstappen. Het vormgeven van Wormerveer als hub past ook zeker in ons beleid, het initiatief ligt dan bij de weg- en/of spoorbeheerder. Wij werken ook graag mee aan een dergelijk project. Mocht u hulp nodig hebben dit idee bij de weg- en spoorbeheerders onder de aandacht te brengen, dan kunt u dit bespreken met onze gebiedsregisseur Zaanstreek-Waterland. P+R noemen wij in ons Beleidskader "regiohub". Dit zijn inderdaad belangrijke overstappunten in het netwerk. Wij gaan samen met onder meer de provincie Noord-Holland werken aan realisatie van deze regiohubs. Het is soms wel zoeken naar geschikte locaties, zeker in Zaanstreek-Waterland. Ook hier geldt: als u hiervoor ideeën heeft, dan kunt u die inbrengen bij onze gebiedsregisseur.
	Ook vraagt de gemeenteraad van Wormerland aandacht voor het feit dat er behoefte is aan VRA beleid voor het toepassen van deelmobiliteit bij nieuwbouw.	Omdat de Vervoerregio geen verantwoordelijkheden heeft op het gebied van woningbouw en ruimtelijke ordening, zijn wij niet in de positie om sturend beleid vast te stellen over deelmobiliteit bij nieuwbouw. Maar wel ontwikkelen wij (ook via het MRA-platform Smart Mobility) handreikingen voor gemeenten en delen wij graag onze kennis en expertise met u. Ook onderzoekt de Vervoerregio momenteel de mogelijkheden om deelmobiliteit breed in onze regio aan te bieden én te laten gebruiken. Daarbij zal ook deelmobiliteit bij nieuwbouw aan bod komen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
BK2023-15, Gemeente Aalsmeer	Dank u voor de mogelijkheid om te kunnen reageren op het VRA Beleidskader Mobiliteit, het strategisch beleidsdocument voor de komende jaren ten aanzien van mobiliteit. Centraal staat het maken van verantwoorde keuzes richting de toekomst. Mobiliteit moet passen bij wat mensen in de regio nodig hebben. De mens wordt als uitgangspunt voor beleid genomen. Prettige woonomgeving en prettig reizen is het credo. 'Verbinden in verscheidenheid' geldt als centraal uitgangspunt. Graag werken wij als gemeente Aalsmeer mee aan dit toekomstbeeld waarin gericht wordt op bereikbaarheid, inclusiviteit, duurzaamheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Verscheidenheid wordt ook gekoppeld aan het gebied, verschillende gebieden kunnen baat hebben bij verschillende mobiliteitsmaatregelen. Hier herkennen wij ons in. In Aalsmeer is en blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. Tegelijkertijd zien wij grote kansen in de fiets/elektrische fiets, ook in combinatie met openbaar vervoer. Wij kunnen ons vinden in het STOMP principe. Om het gebruik van de privé auto te ontmoedigen is het wel noodzakelijk om over een betrouwbaarder en uitgebreider openbaar vervoer aanbod te beschikken dan nu het geval is. Exemplarisch is de huidige afschaling van de dienstregeling van een van onze belangrijkste ov verbindingen, hiermee ontmoedigen wij het gebruik van het ov in plaats van dat we het gebruik van het ov stimuleren. In het kader van inclusiviteit en de in enkele delen van onze gemeente ontbrekende ov fijnmazigheid, is ANWB AutoMaatje als systeem geïntroduceerd. In ons eigen mobiliteitsbeleid wordt ook reeds uitgegaan van de koppeling van ruimte(lijke ontwikkeling) en mobiliteit. Naar onze mening sluit de onlangs door onze gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsagenda Aalsmeer goed aan op uw nieuwe Beleidskader.	Wij zijn blij dat u constateert dat ons Ontwerp Beleidskader aansluit bij uw eigen beleid, zich herkent in onze visie en dat u mee wilt werken aan het realiseren van ons toekomstbeeld. We zien dat onze intensieve samenwerking zijn vruchten heeft afgeworpen. De punten die u noemt zijn ook in lijn met het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit. Wat betreft het afschalen van het ov: wij zijn het met u eens dat dit niet bevorderlijk is voor de beweging die we willen maken. Maar zoals we in par. 3.3, deel b Uitwerking ook aangeven, gaan we ervan uit dat de teruggelopen reizigersaantallen en het personeelstekort tijdelijk zijn, zodat we uiteindelijk het ov weer kunnen ontwikkelen in de gewenste richting.
	Graag reageren wij als volgt: Deel A visie U geeft op pagina 6 aan dat u de vijf brede doelen omvormt naar goed meetbare indicatoren waarop gemonitord kan worden. Graag verzoeken wij u nog eens goed te bezien of de doelen in goede mate meetbaar zijn. Onze indruk is, dat een aantal doelen nog vrij globaal omschreven wordt.	We hebben in deel A, Bijlage 2 de doelen vertaald naar meetbare resultaten. Dit is onze eerste aanzet, we werken deze komend jaar verder uit in een monitoringsplan. Een belangrijk voorwaarde die we daarbij zullen aanhouden is dat de indicatoren tegen een aanvaardbare inspanning (tijd, geld, beschikbaarheid data) meetbaar moeten zijn. Het monitoringsplan leggen wij via de Werkgroep Verkeer & Vervoer ook voor aan onze gemeenten.
	In 1.1 op pagina 8 geeft u aan dat zonder goed beleid doelen niet gehaald zullen worden. Wij dringen erop aan, dat dit toekomstbeeld actief gedeeld wordt met onze inwoners en werkgevers. Op deze manier ontstaat een bewustzijn dat hopelijk sneller leidt tot gedrag en modaliteitskeuze die passen binnen de doelstellingen van het Beleidskader. Inzetten op sturing van gedrag, zoals in deel B wordt genoemd (samenvatting pagina 3), spreekt ons niet aan, bewustmaking en gedragsverandering met een 'what's in it for me' benadering werkt naar onze mening beter.	Wij zijn het met u eens dat we de urgentie van de opgave ook bij inwoners en werkgevers onder de aandacht moeten brengen: zonder hun inspanning halen we het niet. Een beleidsmatig toekomstbeeld slaat echter niet zomaar aan bij inwoners of werkgevers, laat staan dat het tot actie leidt. De kunst is dit te doen op een manier te doen die aansluit bij hun eigen behoeften en motivaties. Daarom hebben we dat ook opgenomen als eerste uitgangspunt bij het beïnvloeden van reisgedrag (par 2.1, deel B Uitwerking). Met sturen bedoelen wij wat u noemt: bewustwording en op andere manieren mensen positief stimuleren tot andere keuzes. Dit staat ook zo uitgelegd in deel B (zowel in de samenvatting als in par 2.1). Maar wij begrijpen dat het woord "sturen" ook andere, dwingender associaties kan oproepen. Daarom hebben we dat woord daar nu steeds vervangen door "beïnvloeden" .

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Tevens 1.1 pagina 8: U geeft aan dat scherpe keuzes nodig zijn, zou u hierna direct enkele voorbeelden kunnen opnemen?	Deze scherpe keuzes volgen verderop in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit. We hebben ter verduidelijking in 1.1 een aantal voorbeelden opgenomen van waar scherpe keuzes nodig zijn, zonder de keuze hier al te benoemen (dat volgt verderop in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit).
	In de onlangs, begin mei, van start gegane rijkscampagne 'fietsen naar het werk' is gebleken, dat de helft van alle autoritten maximaal 5km bedraagt en een 1/3 maximaal 7.5 km. Als diegene die kunnen (e-/)fietsen dat daadwerkelijk gaan doen, is al een enorme slag te behalen.	Wij kennen deze cijfers ook, en zijn het met u eens: de cijfers laten inderdaad zien dat er nog veel potentie is voor de fiets. Daarom zetten we in op betere infrastructuur en zal onze inzet op beïnvloeden van mobiliteitskeuzes ook voor een groot deel gericht zijn op meer mensen op de fiets krijgen.
	In 2.3 geeft u aan dat u keuzemogelijkheden wil geven, graag zien wij hierin wél een duidelijke stimulans ontstaan om gebruik te maken van de (e-/)fiets. Zo kunnen gemeenten in ruimtelijke ontwikkelingen extra fietsmaatregelen afdwingen zodat eerder/logischer gebruik wordt gemaakt van de fiets dan van de auto (inpandig fietsparkeren met laadmogelijkheid, auto parkeren op (wat) grotere afstand).	Wij willen hetzelfde. Weliswaar willen wij keuzemogelijkheden geven, maar hierbij hanteren we wel het STOMP-principe. Daarin staat fietsen (trappen) redelijk "vooraan", met andere woorden: we drukken hiermee uit dat we fiets willen stimuleren. In par. 2.2 van deel A lichten we bovendien toe dat we juist steeds meer kansen voor de fiets zien.
	2.1 pagina 12: als visie leest dit prima, tegelijkertijd is het naar onze mening in de praktijk een grote uitdaging om 'iedereen moet zich... elk moment' te kunnen behalen. Het lijkt ook strijdig met de doelstelling (eerste in 2.2), spreiden en mijden.	Dit is zéker een grote uitdaging, maar het is wel ons streven. We proberen daar dan zo dicht mogelijk bij te komen. Verder zou dit inderdaad strijdig zijn met spreiden en mijden, als "intuïtief en zonder beperkingen" zou betekenen dat iedereen altijd in elke mobiliteitswens maximaal gefaciliteerd wordt. Maar dat is onhaalbaar. Door dit eerste principe te combineren met de andere principes, wordt duidelijk dat we bepaalde voorkeuren hebben die we bevorderen. Waar deze tekst vooral op doelt, is dat het mobiliteitsaanbod als geheel geen belemmering moet zijn om mobiel te kunnen zijn. We hebben de tekst hierop verduidelijkt.
	Deel B: uitwerking Wij waarderen het, dat verschillende deelregio's in de VRA apart worden bezien, zoals de regio Amstelland-Meerlanden. Tegelijkertijd missen wij de prioriteiten zoals deze door de Zuidlobpartijen zijn bekrachtigd in de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA. Het verheugt ons, dat de Bereikbaarheidsagenda is genoemd op pagina 18, in relatie hiermee geven wij u graag enkele prioriteiten mee:	Wij hebben in overleg met de gemeenten van Amstelland-Meerlanden de opgaven/inzet overgenomen uit het AM-positioneringsdocument, dat dit voorjaar is opgesteld en mede op de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob is gebaseerd. Dit positioneringsdocument gaat namelijk over heel AM, in tegenstelling tot de Bereikbaarheidsagenda. De uit het positioneringsdocument overgenomen punten staan onder het kopje "Belangrijkste mobiliteitsopgaven". We hebben dit zo letterlijk mogelijk overgenomen. We hebben op een paar plekken net wat andere woorden gebruikt, zodat het beter aansluit op de andere teksten in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit.
	- In de zuidelijke regio is en blijft de auto een belangrijk vervoermiddel.	Naar onze mening blijkt dit voldoende uit de tekst onder "mobiliteit in het gebied" bij de deelregio Amstelland-Meerlanden. We geven bijvoorbeeld aan dat grotere afstanden zorgen voor meer autogebruik.
	- De Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA 2040 is voor ons (mede) leidend.	Zie het antwoord hierboven over de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob: deze is verankerd in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit door de opgaven uit het AM-positioneringsdocument over te nemen..

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	- Zuidlob (N231 Bosrandweg en Legmeerdijk, N201 en N196), deze ontbreekt in deel B en wij verzoeken wij deze visie op te nemen	De N196 stond er al in, als voorbeeld waar de leefkwaliteit verbeterd kan worden. Daar stond alleen Uithoorn genoemd, we hebben Aalsmeer daar nu ook bij genoemd. Verder hebben wij nog wat duidelijker benoemd dat de provincie een belangrijke speler is als wegbeheerder in dit gebied, zonder alle wegen te benoemen waar opgaven liggen. De N201 en N231 vallen hier natuurlijk ook onder.
	ov fijnmazigheid ov én een directe ov verbinding met Schiphol en Hoofddorp (beide hubs) is voor de gemeente Aalsmeer van groot belang. Dit geldt ook voor een goede ontsluiting van Aalsmeer Noord. Het gaat hier om de verbinding én om de frequentie, een verbinding met een frequentie van 8x per uur richting de hubs Hoofddorp-Haarlem/Schiphol is een minimale vereiste. Ook om hiermee het gebruik van het ov te stimuleren en het gebruik van de privé auto te ontmoedigen.	Het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit doet geen uitspraken op lijnniveau. Dat gebeurt binnen de concessieafspraken. In de concessieafspraken is vastgelegd welke verbindingen minimaal moeten worden aangeboden door de vervoerder en met welke minimale frequentie. De frequenties komen al redelijk goed overeen met wat u vraagt, maar directe verbinding met de grote hubs Schiphol en Hoofddorp is momenteel geen eis. Als u wensen heeft om dingen anders te doen, dan kunt u die tijdens de loopduur van de concessie voorleggen via een reactie op het jaarlijkse vervoerplan. Het is aan de vervoerder om dan al dan niet aan deze wensen tegemoet te komen, waarbij zij verwachte kosten en opbrengsten tegen elkaar afwegen.
	De (e-/) fiets biedt een groot oplossend vermogen in de mobiliteitsuitdaging van de komende jaren en verdient meer prioriteit	Wij zijn het met u eens dat het oplossend vermogen van de (e-)fiets groot is. Naar onze mening blijkt die prioriteit nu meer dan voldoende uit onze keuzes voor het STOMP-principe, de toelichting daarbij dat de fiets steeds meer kansen biedt en de grote rol die wij voor de Vervoerregio zien in het verbeteren van fietsnetwerken (zie par. 3.2, deel B Uitwerking).
	Maak inwoners en werknemers bekend met de mobiliteitsuitdagingen voor de komende jaren.	Zie ons antwoord hierboven op uw reactie op deel A, par 1.1, pag. 8 (toekomstbeeld delen met inwoners en werkgevers).
	Afsluitend, wij waarderen de hoge ambitie die het Beleidskader uitstraalt. Graag zien wij een doorkijk naar de betaalbaarheid van deze ambities.	Wij begrijpen deze vraag. Zoals aangegeven in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit dat beschikbare financiële en personele middelen bepalen hoe dicht bij de ambitie gaan komen. Wij gaan graag na vaststelling van het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit het gesprek aan met de gemeenten om te bepalen wat nodig en haalbaar is om de ambitie te bereiken of zo dicht mogelijk te benaderen en hoe wij elkaar daarin kunnen helpen.
	In onze reactie gaan wij diverse keren in op de kansen van de elektrische fiets, speerpunt ten aanzien van deze modaliteit is verkeersveiligheid in relatie met snelheidsverschillen op fietspaden. Wij vragen u om dit thema met voorrang te behandelen.	Wij geven dit onderwerp inderdaad voorrang: het is benoemd bij de prioriteiten voor de fiets (zie lijstje "Rol en prioriteiten" in par 3.2, deel B Uitwerking).
BK2023-16, Gemeente Ouder-Amstel	Vanuit Ouder-Amstel vinden wij het kader goed aansluiten op ons eigen beleid/mobiliteitsplan. Wij dienen geen zienswijze in.	Wij zijn blij te lezen dat het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit goed aansluit op uw eigen beleid.
BK2023-17, Gemeente Amsterdam	Het college heeft met belangstelling kennis genomen van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. We complimenteren u voor de aangename leesbaarheid van het document, de heldere toelichting op de beleidsspeerpunten en de goede afstemming waarmee het beleidskader tot stand is gekomen.	Wij danken u voor uw complimenten en zijn blij dat onze intensieve samenwerking zijn vruchten heeft afgeworpen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Het college is verheugd om te lezen dat in het nieuwe beleidskader Mobiliteit veel waarde wordt gehecht bij een goede ruimtelijke ordening en een prettig en klimbaatbestendige openbare ruimte. De inzet op ruimte-efficiënt vervoer en vervoersopties die gezond en duurzaam zijn sluiten goed aan bij de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.	Wij hebben, waar dat mogelijk was, rekening gehouden met de beleidsdocumenten van onze gemeenten en zijn blij dat u constateert dat ons beleidskader op uw beleid aansluit.
	Het college ondersteunt het belang om, middels onderzoek, zicht te krijgen wat de mobiliteitsbehoeften zijn van de verschillende bewoners. Jong en oud.	Dank voor uw steun voor dergelijk onderzoek. Als wij dit gaan uitvoeren, kijken wij graag met u (en de andere gemeenten) hoe wij de deelname van bewoners aan dit onderzoek zo hoog mogelijk kunnen laten zijn. Mocht Amsterdam zelf dit soort onderzoek gaan doen, dan staan wij ook open voor samenwerking.
	Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Maar we zien ook dat mobiliteit niet voor iedereen vanzelfsprekend is, bijvoorbeeld omdat deze niet betaalbaar, bruikbaar of beschikbaar is. De betaalbaarheid en beschikbaarheid van het ov in zowel de stad als de regio staat onder druk. Het college constateert dat hier een gezamenlijke opgave ligt.	Wij zien deze gezamenlijke opgave ook en hebben dit in dit Ontwerp Beleidskader Mobiliteit ook benoemd, onder meer in onze doelen (waar inclusiviteit er één van is) en bij onze voorgestelde inzet bij tarifering en publieke mobiliteit. Wij werken dit graag verder met u uit.
	Daarnaast vindt het college het belangrijk om in goede samenwerking met VRA en gemeenten binnen deze regio de uitvoering van het nieuwe beleidskader verder vorm te geven. Hierin is het belangrijk dat we gezamenlijk stappen zetten richting een aantrekkelijke en leefbare stad en regio.	Wij zijn blij dat Amsterdam klaar staat om samen met ons én de andere regiogemeenten te gaan werken aan uitvoering van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit. Wij zullen hier dankbaar gebruik van maken.
	Een autoluwe ontwikkeling is wenselijk als de alternatieven op orde zijn: voldoende ov-ontsluiting en fietsparkeervoorzieningen, veilige en duidelijke routes voor het langzaam verkeer en voldoende aanbod in deelmobiliteit en hubs. Hier ligt een uitdaging om de gezamenlijke doelstellingen kwantitatief te maken in meetbare speerpunten wat prioriteren en bijsturen eenvoudiger moet maken.	Het STOMP-principe is één van onze uitgangspunten. Daarmee willen schone, gezonde, veilige en ruimte-efficiënte mobiliteit altijd als eerste optie bezien. We hebben in deel A, Bijlage 2 de doelen vertaald naar meetbare resultaten. Dit is onze eerste aanzet, we werken deze komend jaar in overleg met onze gemeenten verder uit in een monitoringsplan.
	Het verder uit elkaar groeien van ambities/noden en financiële ruimte vraagt om het maken van keuzes. Voor de gemeente Amsterdam zijn 30km/u in stedelijk gebied en de autoluwe stad beleidsmatige belangrijke punten komende jaren. We hopen dat deze beleidsmatige speerpunten terugkomen in de volgende begroting van de Vervoerregio. Naast het voeren van een lobby richting het rijk, wil Amsterdam ook hier de komende periode graag zoveel mogelijk gezamenlijk met u optrekken om die noodzakelijke keuzes met u te maken.	Ook wij zien de noodzaak om keuzes te maken. De door u genoemde beleidsmatige belangrijke punten passen goed binnen het nieuwe Beleidskader Mobiliteit. Daar kunnen wij dus op gaan samenwerken (en dat doen wij ook al), ook in de lobby naar het rijk, en het vervolgens een plek geven in ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
BK2023-18, Gemeente Purmerend	Wij stellen het zeer op prijs dat we uitgenodigd zijn een zienswijze te geven bij het nieuwe Beleidskader van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Deze zienswijze van de gemeente Purmerend is het resultaat van gezamenlijke afstemming binnen de regio Zaanstreek-Waterland. Dit hebben we gedaan omdat het Beleidskader bovengemeentelijke impact heeft, en we vanuit de regio de opgave voelen om meer samen te werken op het gebied van mobiliteit. De opgaven zijn grens overstijgend en steeds vaker zien we nut en noodzaak van samenwerking.	Dank dat u in de deelregio Zaanstreek-Waterland ook vanuit het perspectief van de deelregio naar het Beleidskader hebt gekeken en uw reacties op elkaar heeft afgestemd.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	We zijn dan ook verheugd dat de VRA niet alleen steeds in gesprek is geweest met individuele gemeenten maar ook met de regio samen. Zo worden de deelregio's, waaronder ook Zaanstreek-Waterland in het Beleidskader apart benoemd en is de inhoud daarmee op maat gesneden. Het Beleidskader doet daarmee recht aan de opgaven die er spelen in de regio. Vanuit de verschillende gebiedstypen wordt bovendien binnen de regio's maatwerk geleverd voor zowel grotere als kleinere gemeenten. Wel willen we blijvend aandacht vragen voor de uitvoerkracht van kleinere gemeenten. We vragen de VRA deze gemeenten steeds proactief te benaderen en ze te ondersteunen waar mogelijk in hun behoefte. Juist om te zorgen dat oplossingen voldoende rekening houden met alle gemeenten, groot als klein, en passend bij de vraagstukken die in elke gemeente leven.	Dank voor uw positieve reactie op de gevoerde gesprekken en de aandacht voor deelregio's en gebiedstypen. Het is inderdaad ook ons streven om alle gemeenten te bedienen, onze gebiedsregisseurs werken ook op deze manier. We blijven zoeken naar manieren om gemeenten nog verder te ondersteunen in de vraagstukken die bij hen spelen.
	We lezen met instemming dat in de visie Brede Welvaart als uitgangspunt wordt genomen voor het uitwerken van een toekomstbestendige visie op mobiliteit. We onderschrijven dat we in onze keuzes breder moeten kijken dan alleen maar mobiliteit. Mobiliteit kan een middel zijn om mensen aan te zetten tot gezonder gedrag en in hun reiskeuze en een instrument om een inclusievere samenleving te bevorderen. Uitgaan van STOMP sluit daarbij aan, wel vragen we ook hier blijvend aandacht voor de mobiliteitsbehoefte in de kleinere kernen. Daar zal de auto komende jaren nog steeds het primaire vervoermiddel blijven, ook als het lukt om een extra inspanning te doen om alternatieven te stimuleren in de kleinere kernen.	Wij zijn blij te lezen dat onze visies overeenkomen. Het STOMP-principe is één van onze uitgangspunten. Daarmee willen schone, gezonde, veilige en ruimte-efficiënte mobiliteit altijd als eerste optie bezien. Daarnaast hanteren we het uitgangsprincipe dat ieder gebied anders is en daarom andere oplossingen kan vereisen. Concreet betekent dit dat we per gebied kijken welke opties we kunnen bieden, waarbij er altijd oog is voor specifieke doelgroepen.
	Brede welvaart roept tegelijkertijd ook nog vraagtekens op. Mensen verschillen van mening over de betekenis. Mobiliteit is niet langer het enige doel, maar wel nog steeds het belangrijkste doel van de VRA. Discussie over de invulling van het begrip Brede Welvaart moet niet afleiden van de kerntaken van de Vervoerregio.	Bereikbaarheid blijft inderdaad de belangrijkste opgave voor de Vervoerregio. De manier waarop we kijken is nu echter verbreed. Een voorbeeld: nog steeds is reistijd voor het ov belangrijk om een concurrerend alternatief te zijn voor de auto, maar we willen tegelijkertijd dat dit niet ten koste gaat van de veiligheid en de leefkwaliteit van de omgeving. Daarnaast willen we dat de buschauffeur de tijd heeft om een persoon in een rolstoel mee te kunnen nemen.
	STOMP als principe vraagt vooral ook op lokaal niveau om investeringen in de infrastructuur, voetgangers verplaatsen zich voornamelijk lokaal en fietsers die zich op een regionaal netwerk bevinden zijn daar gekomen via een lokaal fietsnetwerk. Daarom vragen lokale investeringen in de modaliteiten ook om een financiële ondersteuning van de Vervoerregio.	Het lokale netwerk is in basis een verantwoordelijkheid van de gemeente zelf. De Vervoerregio neemt wel een verantwoordelijkheid in looproutes rondom haltes en knooppunten, en doet ook investeringen in verkeersveiligheid die raken aan de lokale netwerken.
	Wij zijn het eens met de visie dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang moeten worden bekeken. Vooral grotere gemeenten met een ambitieuze woningbouwopgaven dienen daarom bij hun ruimtelijke keuzes mobiliteitsoplossingen integraal mee te nemen in hun plannen. Slimme RO is de basis van een haalbare mobiliteitsoplossing. Daarbij is vroegtijdig meedenken van de VRA nodig. Bijdragen van de VRA, in kennis en financiën, helpen gemeenten in het realiseren van de oplossingen.	Wij zijn het eens met deze constatering. Wij zullen gemeenten actief benaderen om ons vroeg te betrekken in hun ruimtelijke plannen en keuzes. Op die manier kunnen we ook samen met gemeenten naar passende oplossingen zoeken én waar gepast erin mee-investeren. Dit zullen we nog extra benadrukken in het definitieve beleidskader.
	We willen echter ook aangegeven dat het bij de bereikbaarheid en leefbaarheid niet alleen gaat over nieuwe woningen. De inwoners van die woningen moeten immers ergens naartoe kunnen reizen, het gaat dus ook over de bereikbaarheid van recreatiegebieden, natuur en bedrijventerreinen.	Dit zijn wij geheel met u eens. We hebben hier daarom extra tekst over toegevoegd in par. 2.4, deel A Visie; en in H4, deel B Uitwerking.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	In de uitwerking (deel B) herkennen we de regio Zaanstreek-Waterland goed in de beschrijvingen. Toch hebben we enkele aandachtspunten. We onderschrijven de noodzaak om te investeren in het aantal fietsbewegingen in alle gebieden. Het beleidskader geeft daarover aan dat het daarbij ook gaat over fietsparkeervoorzieningen. Hierbij willen we benadrukken dat het ook gaat om het soort fietsenstallingen. Deze moeten veilig en betrouwbaar zijn, want dure fietsen vragen om beschermde opvang, bijvoorbeeld in een kluis. Dat zou zeker zo moeten zijn op een hub, ook als het vervolgtransport de bus is.	We zijn het met u eens dat de overstap zo veilig en soepel mogelijk moet zijn. Daar hoort ook een kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheid bij. In par. 3.2, deel B Uitwerking, hebben wij naar aanleiding van uw reactie ook benoemd dat het soort stalling van belang is. We doen dat hier en niet bij de deelregio, omdat het voor de hele regio van toepassing is. Momenteel investeert de Vervoerregio niet in fietskluizen, maar wij zullen onderzoeken of dit onderdeel kan zijn van de hub-ontwikkelingen en of de Vervoerregio hier een bijdrage kan leveren.
	Deelmobiliteit wordt in de uitwerking genoemd als kans, met Monnickendam als voorbeeld. Juist daar zien we nu in recentelijke ontwikkelingen (de aanbieder wil geen korting meer faciliteren) dat het niet vanzelfsprekend is dat deelmobiliteit in een minder verstedelijkt gebied door de markt tot een succes wordt gemaakt. We onderschrijven deelmobiliteit als mogelijke oplossing voor mobiliteitsvraagstukken, maar dat vraagt dan wel inzet van de overheden.	Inderdaad laat de situatie in Monnickendam (helaas) exact zien dat deelmobiliteit geen vanzelfsprekendheid is in dit soort gebieden. De Vervoerregio onderzoekt momenteel de mogelijkheden om deelmobiliteit breed in onze regio aan te bieden én te laten gebruiken; en de rol van de Vervoerregio en/of andere overheden daarin. Wij betrekken onze gemeenten daarbij.
	De wegverbindingen staan onder druk, de inzet op alternatieven voor de auto wordt onderschreven. De woningbouwplannen in de regio veronderstellen echter dat de druk op autowegen in de voorzienbare toekomst niet snel zal afnemen. Daarom gaat het leefbaarheidsvraagstuk zoals beschreven in de uitwerking, hand in hand met de doorstroming. Voorbeelden zijn onder andere een mogelijke onderdoorgang in de N247 bij Broek in Waterland, of de ontlasting van Zaanstad-Noord door het verbinden van de A8 aan de A9. Ook het afronden van de CAH A7 moet onder de aandacht blijven. En bovendien willen we onderstrepen dat het niet alleen gaat om de bereikbaarheid van Zaanstreek-gemeenten. Doorstroming van het autoverkeer ondersteunt ook andere doelen en modaliteiten. Doorstroming van het autoverkeer is daarmee misschien niet meer de primaire focus, maar zou toch ook de aandacht van de Vervoerregio moeten houden.	Ook wij zien dat de druk op de autowegen zal toenemen. Maar zoals wij in par. 3.5, deel B Uitwerking, ook schrijven: extra infrastructuur leidt tot meer autoverkeer én zorgt er vaak voor dat mensen nog verder gaan reizen met hun auto naar voorzieningen of werk. Doorstroming voor de auto verbeteren is daarom geen doel op zich voor de Vervoerregio. Wij kiezen vooral voor oplossingen in het bieden van alternatieven voor de auto. Tegelijkertijd constateren wij in diezelfde paragraaf, net als u, dat de druk op het wegennet de leefbaarheid (en veiligheid) van woongebieden op een aantal plekken verder onder druk kan zetten en/of de ov-doorstroming negatief beïnvloeden, zoals in Broek in Waterland en Zaanstad-Noord. Als een gerichte investering in doorstroming daar de meest (kosten)efficiënte oplossing voor het probleem biedt, zonder dat het leidt tot veel extra autoverkeer. dan past dat ook binnen het Beleidskader.
BK2023-19, Gemeente Edam-Volendam	Wij stellen het zeer op prijs dat we uitgenodigd zijn een zienswijze te geven bij het nieuwe Beleidskader van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Deze zienswijze van de gemeente Edam-Volendam is het resultaat van gezamenlijke afstemming binnen de regio Zaanstreek-Waterland. Dit hebben we gedaan omdat het Beleidskader bovengemeentelijke impact heeft, en we vanuit de regio de opgave voelen om meer samen te werken op het gebied van mobiliteit. De opgaven zijn grens overstijgend en steeds vaker zien we nut en noodzaak van samenwerking.	Dank dat u in de deelregio Zaanstreek-Waterland ook vanuit het perspectief van de deelregio naar het Beleidskader hebt gekeken en uw reacties op elkaar heeft afgestemd.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	We zijn dan ook verheugd dat de VRA niet alleen steeds in gesprek is geweest met individuele gemeenten maar ook met de regio samen. Zo worden de deelregio's, waaronder ook Zaanstreek-Waterland in het Beleidskader apart benoemd en is de inhoud daarmee op maat gesneden. Het Beleidskader doet daarmee recht aan de opgaven die er spelen in de regio. Vanuit de verschillende gebiedstypen wordt bovendien binnen de regio's maatwerk geleverd voor zowel grotere als kleinere gemeenten. Wel willen we blijvend aandacht vragen voor de uitvoerkracht van kleinere gemeenten. We vragen de VRA deze gemeenten steeds proactief te benaderen en ze te ondersteunen waar mogelijk in hun behoefte. Juist om te zorgen dat oplossingen voldoende rekening houden met alle gemeenten, groot als klein, en passend bij de vraagstukken die in elke gemeente leven.	Dank voor uw positieve reactie op de gevoerde gesprekken en de aandacht voor deelregio's en gebiedstypen. Het is inderdaad ook ons streven om alle gemeenten te bedienen, onze gebiedsregisseurs werken ook op deze manier. We blijven zoeken naar manieren om gemeenten nog verder te ondersteunen in de vraagstukken die bij hen spelen.
	We lezen met instemming dat in de visie Brede Welvaart als uitgangspunt wordt genomen voor het uitwerken van een toekomstbestendige visie op mobiliteit. We onderschrijven dat we in onze keuzes breder moeten kijken dan alleen maar mobiliteit. Mobiliteit kan een middel zijn om mensen aan te zetten tot gezonder gedrag en in hun reiskeuze en een instrument om een inclusievere samenleving te bevorderen. Uitgaan van STOMP sluit daarbij aan, wel vragen we ook hier blijvend aandacht voor de mobiliteitsbehoefte in de kleinere kernen. Daar zal de auto komende jaren nog steeds het primaire vervoermiddel blijven, ook als het lukt om een extra inspanning te doen om alternatieven te stimuleren in de kleinere kernen.	Wij zijn blij te lezen dat onze visies overeenkomen. Het STOMP-principe is één van onze uitgangspunten. Daarmee willen schone, gezonde, veilige en ruimte-efficiënte mobiliteit altijd als eerste optie bezien. Daarnaast hanteren we het uitgangsprincipe dat ieder gebied anders is en daarom andere oplossingen kan vereisen. Concreet betekent dit dat we per gebied kijken welke opties we kunnen bieden, waarbij er altijd oog is voor specifieke doelgroepen.
	Brede welvaart roept tegelijkertijd ook nog vraagtekens op. Mensen verschillen van mening over de betekenis. Mobiliteit is niet langer het enige doel, maar wel nog steeds het belangrijkste doel van de VRA. Discussie over de invulling van het begrip Brede Welvaart moet niet afleiden van de kerntaken van de Vervoerregio.	Bereikbaarheid blijft inderdaad de belangrijkste opgave voor de Vervoerregio. De manier waarop we kijken is nu echter verbreed. Een voorbeeld: nog steeds is reistijd voor het ov belangrijk om een concurrerend alternatief te zijn voor de auto, maar we willen tegelijkertijd dat dit niet ten koste gaat van de veiligheid en de leefkwaliteit van de omgeving. Daarnaast willen we dat de buschauffeur de tijd heeft om een persoon in een rolstoel mee te kunnen nemen.
	STOMP als principe vraagt vooral ook op lokaal niveau om investeringen in de infrastructuur, voetgangers verplaatsen zich voornamelijk lokaal en fietsers die zich op een regionaal netwerk bevinden zijn daar gekomen via een lokaal fietsnetwerk. Daarom vragen lokale investeringen in de modaliteiten ook om een financiële ondersteuning van de Vervoerregio.	Het lokale netwerk is in basis een verantwoordelijkheid van de gemeente zelf. De Vervoerregio neemt wel een verantwoordelijkheid in looproutes rondom haltes en knooppunten, en doet ook investeringen in verkeersveiligheid die raken aan de lokale netwerken.
	Wij zijn het eens met de visie dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang moeten worden bekeken. Vooral grotere gemeenten met een ambitieuze woningbouwopgaven dienen daarom bij hun ruimtelijke keuzes mobiliteitsoplossingen integraal mee te nemen in hun plannen. Slimme RO is de basis van een haalbare mobiliteitsoplossing. Daarbij is vroegtijdig meedenken van de VRA nodig. Bijdragen van de VRA, in kennis en financiën, helpen gemeenten in het realiseren van de oplossingen.	Wij zijn het eens met deze constatering. Wij zullen gemeenten actief benaderen om ons vroeg te betrekken in hun ruimtelijke plannen en keuzes. Op die manier kunnen we ook samen met gemeenten naar passende oplossingen zoeken én waar gepast erin mee-investeren. Dit zullen we nog extra benadrukken in het definitieve beleidskader.
	We willen echter ook aangegeven dat het bij de bereikbaarheid en leefbaarheid niet alleen gaat over nieuwe woningen. De inwoners van die woningen moeten immers ergens naartoe kunnen reizen, het gaat dus ook over de bereikbaarheid van recreatiegebieden, natuur en bedrijventerreinen.	Dit zijn wij geheel met u eens. We hebben hier daarom extra tekst over toegevoegd in par. 2.4, deel A Visie; en in H4, deel B Uitwerking.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	In de uitwerking (deel B) herkennen we de regio Zaanstreek-Waterland goed in de beschrijvingen. Toch hebben we enkele aandachtspunten. We onderschrijven de noodzaak om te investeren in het aantal fietsbewegingen in alle gebieden. Het beleidskader geeft daarover aan dat het daarbij ook gaat over fietsparkeervoorzieningen. Hierbij willen we benadrukken dat het ook gaat om het soort fietsenstallingen. Deze moeten veilig en betrouwbaar zijn, want dure fietsen vragen om beschermde opvang, bijvoorbeeld in een kluis. Dat zou zeker zo moeten zijn op een hub, ook als het vervolgtransport de bus is.	We zijn het met u eens dat de overstap zo veilig en soepel mogelijk moet zijn. Daar hoort ook een kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheid bij. In par. 3.2, deel B Uitwerking, hebben wij naar aanleiding van uw reactie ook benoemd dat het soort stalling van belang is. We doen dat hier en niet bij de deelregio, omdat het voor de hele regio van toepassing is. Momenteel investeert de Vervoerregio niet in fietskluizen, maar wij zullen onderzoeken of dit onderdeel kan zijn van de hub-ontwikkelingen en of de Vervoerregio hier een bijdrage kan leveren.
	Deelmobiliteit wordt in de uitwerking genoemd als kans, met Monnickendam als voorbeeld. Juist daar zien we nu in recentelijke ontwikkelingen (de aanbieder wil geen korting meer faciliteren) dat het niet vanzelfsprekend is dat deelmobiliteit in een minder verstedelijkt gebied door de markt tot een succes wordt gemaakt. We onderschrijven deelmobiliteit als mogelijke oplossing voor mobiliteitsvraagstukken, maar dat vraagt dan wel inzet van de overheden.	Inderdaad laat de situatie in Monnickendam (helaas) exact zien dat deelmobiliteit geen vanzelfsprekendheid is in dit soort gebieden. De Vervoerregio onderzoekt momenteel de mogelijkheden om deelmobiliteit breed in onze regio aan te bieden én te laten gebruiken; en de rol van de Vervoerregio en/of andere overheden daarin. Wij betrekken onze gemeenten daarbij.
	De wegverbindingen staan onder druk, de inzet op alternatieven voor de auto wordt onderschreven. De woningbouwplannen in de regio veronderstellen echter dat de druk op autowegen in de voorzienbare toekomst niet snel zal afnemen. Daarom gaat het leefbaarheidsvraagstuk zoals beschreven in de uitwerking, hand in hand met de doorstroming. Voorbeelden zijn onder andere een mogelijke onderdoorgang in de N247 bij Broek in Waterland, of de ontlasting van Zaanstad-Noord door het verbinden van de A8 aan de A9. Ook het afronden van de CAH A7 moet onder de aandacht blijven. En bovendien willen we onderstrepen dat het niet alleen gaat om de bereikbaarheid van Zaanstreek-gemeenten. Doorstroming van het autoverkeer ondersteunt ook andere doelen en modaliteiten. Doorstroming van het autoverkeer is daarmee misschien niet meer de primaire focus, maar zou toch ook de aandacht van de Vervoerregio moeten houden.	Ook wij zien dat de druk op de autowegen zal toenemen. Maar zoals wij in par. 3.5, deel B Uitwerking, ook schrijven: extra infrastructuur leidt tot meer autoverkeer én zorgt er vaak voor dat mensen nog verder gaan reizen met hun auto naar voorzieningen of werk. Doorstroming voor de auto verbeteren is daarom geen doel op zich voor de Vervoerregio. Wij kiezen vooral voor oplossingen in het bieden van alternatieven voor de auto. Tegelijkertijd constateren wij in diezelfde paragraaf, net als u, dat de druk op het wegennet de leefbaarheid (en veiligheid) van woongebieden op een aantal plekken verder onder druk kan zetten en/of de ov-doorstroming negatief beïnvloeden, zoals in Broek in Waterland en Zaanstad-Noord. Als een gerichte investering in doorstroming daar de meest (kosten)efficiënte oplossing voor het probleem biedt, zonder dat het leidt tot veel extra autoverkeer. dan past dat ook binnen het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit.
	De gemeenteraad Edam-Volendam heeft op donderdag 20 juli een breed gedragen motie ingediend over de aanstaande zero-emissiezones in onder andere de gemeente Amsterdam. De motie is toegevoegd als bijlage. De gemeente Edam-Volendam roept op tot realisme en vraagt het DB van de VRA om met spoed in gesprek te gaan met de gemeente Amsterdam en Liander. ZE-zones kunnen alleen ingesteld worden als de benoemde randvoorwaarden zijn gerealiseerd. Het gaat niet alleen om hubs en laadvoorzieningen in Amsterdam, maar ook om voldoende laadinfrastructuur in gemeenten waar de betreffende voertuigen afkomstig zijn. Daarbij heeft het instellen van deze zones effect op de doorstroming van de ring om Amsterdam. Vanuit het MTB is de doorstroming van de ringen juist een prioriteit.	Het instellen van regelgeving zoals een zero-emissiezone is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Als Vervoerregio vinden wij het belangrijk dat dergelijke regelgeving bijdraagt aan onze doelen (dat is het geval) én voldoende rekening houdt met de belangen van de inwoners en ondernemers van al onze gemeenten. De punten uit uw motie zien wij als randvoorwaarden om voldoende rekening te houden met die belangen. Voor een deel dragen wij als Vervoerregio zelf bij aan het realiseren van de randvoorwaarden, namelijk via MRA-elektrisch en via onderzoek naar laadpleinen voor logistiek (zoals opgenomen in dit Ontwerp Beleidskader Mobiliteit). Maar voor andere punten zult u zich moeten wenden tot de gemeente Amsterdam. Indien nodig kunt u uw punten ook via de Werkgroep Verkeer & Vervoer van de VRA onder de aandacht brengen bij Amsterdam.
	Gemeente Edam-Volendam geeft een positieve zienswijze op het Beleidskader. De inhoud sluit goed aan bij de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied en we lezen overal terug dat de regionale input verwerkt is in de tekst. Daarmee legt het Beleidskader een knappe verbinding tussen de verschillende behoeften van de verschillende VRA gemeenten.	Wij danken u voor uw positieve zienswijze en zijn blij dat onze intensieve samenwerking zijn vruchten heeft afgeworpen.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
BK2023-20, Gemeente Zaanstad	We stellen het zeer op prijs dat we uitgenodigd zijn een zienswijze te geven bij het nieuwe Beleidskader van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Deze zienswijze van de gemeente Zaanstad, is het resultaat van gezamenlijke afstemming binnen de regio Zaanstreek-Waterland. Dit hebben we gedaan omdat het Beleidskader bovengemeentelijke impact heeft, en we vanuit de regio de opgave voelen om meer samen te werken op het gebied van mobiliteit. De opgaven zijn grens overstijgend en steeds vaker zien we nut en noodzaak van samenwerking.	Dank dat u in de deelregio Zaanstreek-Waterland ook vanuit het perspectief van de deelregio naar het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit hebt gekeken en uw reacties op elkaar heeft afgestemd, dat waarderen wij zeer.
	We zijn dan ook verheugd dat de VRA niet alleen steeds in gesprek is geweest met individuele gemeenten maar ook met de regio samen. Zo worden de deelregio's, waaronder ook Zaanstreek-Waterland in het Beleidskader apart benoemd en is de inhoud daarmee op maat gesneden. Het Beleidskader doet daarmee recht aan de opgaven die er spelen in de regio. Vanuit de verschillende gebiedstypen wordt bovendien binnen de regio's maatwerk geleverd voor zowel grotere als kleinere gemeenten. Wel willen we blijvend aandacht vragen voor de uitvoerkracht van kleinere gemeenten. We vragen de VRA deze gemeenten steeds proactief te benaderen en ze te ondersteunen waar mogelijk in hun behoefte. Juist om te zorgen dat oplossingen voldoende rekening houden met alle gemeenten, groot als klein, en passend bij de vraagstukken die in elke gemeente leven.	Dank voor uw positieve reactie op de gevoerde gesprekken en de aandacht voor deelregio's en gebiedstypen. Het is inderdaad ook ons streven om alle gemeenten te bedienen, onze gebiedsregisseurs werken ook op deze manier. We blijven zoeken naar manieren om gemeenten nog verder te ondersteunen in de vraagstukken die bij hen spelen.
	We lezen met instemming dat in de visie Brede Welvaart als uitgangspunt wordt genomen voor het uitwerken van een toekomstbestendige visie op mobiliteit. We onderschrijven dat we in onze keuzes breder moeten kijken dan alleen maar mobiliteit. Mobiliteit kan een middel zijn om mensen aan te zetten tot gezonder gedrag in hun reiskeuze en een instrument om een inclusievere samenleving te bevorderen. Uitgaan van STOMP sluit daar bij aan, wel vragen we ook hier blijvend aandacht voor de mobiliteitsbehoefte in de kleinere kernen. Wij zien de vijf elementen van het STOMP principe als vijf gelijkwaardige vervoersstromen die naast elkaar mogelijk moeten blijven. Doormiddel van ontwikkelingen (beter en betaalbaar ov en betere en veiligere fietsverbindingen) kan het natuurlijk zijn dat in bepaalde gebieden de auto minder prominent aanwezig zal zijn. Ondanks stimulering van andere vervoerskeuze, zoals fiets en ov mag deze inspanning nooit ten koste gaan van de vrije vervoerskeuze.	Wij zijn blij te lezen dat onze visies overeenkomen. Het STOMP-principe is één van onze uitgangspunten. Daarmee willen schone, gezonde, veilige en ruimte-efficiënte mobiliteit altijd als eerste optie bezien. Daarnaast hanteren we het uitgangsprincipe dat ieder gebied anders is en daarom andere oplossingen kan vereisen. Concreet betekent dit dat we per gebied kijken welke opties we kunnen bieden, waarbij er altijd oog is voor specifieke doelgroepen. Wij onderschrijven met dit Ontwerp Beleidskader Mobiliteit ook dat mensen zelf vrij hun vervoerwijze kunnen blijven kiezen. Maar gelijkwaardig zijn de verschillende vervoersopties in onze ogen juist niet. Ze hebben ieder hun eigen kwaliteiten en hun eigen nadelen. Daarom zijn ze in van elkaar verschillende situaties (gebieden, tijden reismotieven, persoonlijke omstandigheden) het meest op hun plaats. Dát willen we juist benadrukken met STOMP: we bevorderen steeds de meest passende opties, maar zonder andere opties te verbieden.
	STOMP als principe vraagt vooral ook op lokaal niveau om investeringen in de infrastructuur, voetgangers verplaatsen zich voornamelijk lokaal en fietsers die zich op een regionaal netwerk bevinden zijn daar gekomen via een lokaal fietsnetwerk. Daarom vragen lokale investering in die modaliteiten ook een om financiële ondersteuning van de Vervoerregio.	Het lokale netwerk is in basis een verantwoordelijkheid van de gemeente zelf. De Vervoerregio neemt wel een verantwoordelijkheid in looproutes rondom haltes en knooppunten, en doet ook investeringen in verkeersveiligheid die raken aan de lokale netwerken.
	We zijn het eens met de visie dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang moeten worden bekeken. Vooral grotere gemeenten met een ambitieuze woningbouwopgaven dienen daarom bij hun ruimtelijke keuzes mobiliteitsoplossingen integraal mee te nemen in hun plannen. Slimme RO is de basis van een haalbare mobiliteitsoplossing. Daarbij is vroegtijdig meedenken van de VRA nodig. Bijdragen van de VRA, in kennis en financiën, helpen gemeenten in het realiseren van de oplossingen.	Wij zijn het eens met deze constatering. Wij zullen gemeenten actief benaderen om ons vroeg te betrekken in hun ruimtelijke plannen en keuzes. Op die manier kunnen we ook samen met gemeenten naar passende oplossingen zoeken én waar gepast erin mee-investeren. Dit zullen we nog extra benadrukken in het definitieve beleidskader.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	We willen echter ook aangeven dat het bij bereikbaarheid en leefbaarheid niet alleen gaat over nieuwe woningen. De inwoners van die woningen moeten immers ergens naartoe kunnen reizen, het gaat dus ook over de bereikbaarheid van recreatiegebieden, natuur en bedrijventerreinen.	Dit zijn wij geheel met u eens. We hebben hier daarom extra tekst over toegevoegd in par. 2.4, deel A Visie; en in H4, deel B Uitwerking.
	In de uitwerking (deel B) herkennen we de regio Zaanstreek-Waterland goed in de beschrijvingen. Toch hebben we enkele aandachtspunten. Allereerst willen we benadrukken dat betaalbaar ov noodzakelijk is om het gebruik te verhogen en een aantrekkelijk alternatief te zijn voor reizigers. Meer gebruik van het ov is belangrijk voor de leefbaarheid in gebieden die steeds meer verstedelijken. Daarom vragen we de VRA stevig te blijven lobbyen bij de Rijksoverheid voor meer middelen.	De Vervoerregio deelt deze oproep en maakt zich sterk voor meer BDU-gelden. Tegelijkertijd starten wij ook een onderzoek naar ov-tarieven en hoe we deze beter kunnen inzetten om de doelen zoals gesteld in dit Ontwerp Beleidskader Mobiliteit te halen.
	We onderschrijven de noodzaak om te investeren in het aantal fietsbewegingen in alle gebieden. Het beleidskader geeft daarover aan dat het daarbij ook gaat over fietsparkeervoorzieningen. Hierbij willen we benadrukken dat het ook gaat om het soort fietsenstallingen. Deze moeten veilig en betrouwbaar zijn, want dure fietsen vragen om beschermde opvang, bijvoorbeeld in een kluis. Dat zou zeker zo moeten zijn op een hub, ook als het vervolgtransport de bus is.	We zijn het met u eens dat de overstap zo veilig en soepel mogelijk moet zijn. Daar hoort ook een kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheid bij. In par. 3.2, deel B Uitwerking, hebben wij naar aanleiding van uw reactie ook benoemd dat het soort stalling van belang is. We doen dat hier en niet bij de deelregio, omdat het voor de hele regio van toepassing is. Momenteel investeert de Vervoerregio niet in fietskluizen, maar wij zullen onderzoeken of dit onderdeel kan zijn van de hub-ontwikkelingen en of de Vervoerregio hier een bijdrage kan leveren.
	Deelmobiliteit wordt in de uitwerking genoemd als kans, met Monnickendam als voorbeeld. Juist daar zien we nu in recentelijke ontwikkelingen (de aanbieder wil geen korting meer faciliteren) dat het niet vanzelfsprekend is dat deelmobiliteit in een minder verstedelijkt gebied door de markt tot een succes wordt gemaakt. We onderschrijven deelmobiliteit als mogelijke oplossing voor mobiliteitsvraagstukken, maar dat vraagt dan wel inzet van de overheden.	Inderdaad laat de situatie in Monnickendam (helaas) exact zien dat deelmobiliteit geen vanzelfsprekendheid is in dit soort gebieden. De Vervoerregio onderzoekt momenteel de mogelijkheden om deelmobiliteit breed in onze regio aan te bieden én te laten gebruiken; en de rol van de Vervoerregio en/of andere overheden daarin. Wij betrekken onze gemeenten daarbij.
	Zaanstad onderschrijft, zoals te lezen valt in het Zaans Mobiliteitsplan, de ambitie voor de geplande invoering van zero-emissiezones maar maakt zich tegelijkertijd zorgen daar bekend is dat de levering van voldoende stroom ook hier een heikel punt zal zijn. Wij zouden dan ook graag willen vermelden dat de aangekondigde zero-emissiezones, stimulerings- en/of andere bijhorende maatregelen naar onze mening niet moeten worden ingesteld, voordat de randvoorwaarden, zoals voldoende goede betrouwbare laadinfrastructuur en ook bijv. grote(re) P&R - terreinen rond met name Amsterdam, op orde zijn.	U snijdt met deze opmerking een belangrijk vraagstuk aan, namelijk de beschikbaarheid van energie. De Vervoerregio heeft een verantwoordelijkheid waar het gaat om laadinfrastructuur voor de bussen binnen onze concessies. Maar we hebben geen directe wettelijke verplichtingen en taken op het dossier energievoorzieningen. Daarom hebben we hier geen beleidsuitspraken over opgenomen. Maar het is inderdaad wel randvoorwaardelijk. Daarom is het wel benoemd in deel A Visie, bijlage 1, bij de trends en ontwikkelingen (onder het kopje Schaarste). En ook denkt de Vervoerregio wel mee op dit dossier. Bijvoorbeeld op het gebied van laadinfrastructuur op (logistieke) hubs en/of laadinfrastructuur voor personenauto's (MRA-elektrisch), beide benoemd in deel B Uitwerking. hier ook iets over rol en taken gemeenten?

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	De wegverbindingen staan onder druk, de inzet op alternatieven voor de auto wordt onderschreven. De woningbouwplannen in de regio veronderstellen echter dat de druk op autowegen in de voorzienbare toekomst niet snel zal afnemen. Daarom gaat het leefbaarheidsvraagstuk zoals beschreven in de uitwerking, hand in hand met de doorstroming. Voorbeelden zijn onder andere een mogelijke onderdoorgang in de N247 bij Broek in Waterland, of de ontlasting van Zaanstad-Noord door het verbinden van de A8 aan de A9. Ook het afronden van de CAH A7 moet onder de aandacht blijven. En bovendien willen we onderstrepen dat het niet alleen gaat om de bereikbaarheid van Zaanstreek-Waterland maar van heel de regio Noord-Holland, want mobiliteit stopt niet aan de grenzen van onze gemeenten. Doorstroming van het autoverkeer ondersteunt ook andere doelen en modaliteiten. Doorstroming van het autoverkeer is daarmee misschien niet meer de primaire focus, maar zou toch ook de aandacht van de Vervoerregio moeten houden.	Ook wij zien dat de druk op de autowegen zal toenemen. Maar zoals wij in par. 3.5, deel B Uitwerking, ook schrijven: extra infrastructuur leidt tot meer autoverkeer én zorgt er vaak voor dat mensen nog verder gaan reizen met hun auto naar voorzieningen of werk. Doorstroming voor de auto verbeteren is daarom geen doel op zich voor de Vervoerregio. Wij kiezen vooral voor oplossingen in het bieden van alternatieven voor de auto. Tegelijkertijd constateren wij in diezelfde paragraaf, net als u, dat de druk op het wegennet de leefbaarheid (en veiligheid) van woongebieden op een aantal plekken verder onder druk kan zetten en/of de ov-doorstroming negatief beïnvloeden, zoals in Broek in Waterland en Zaanstad-Noord. Als een gerichte investering in doorstroming daar de meest (kosten)efficiënte oplossing voor het probleem biedt, zonder dat het leidt tot veel extra autoverkeer. dan past dat ook binnen het Beleidskader.
	Gemeente Zaanstad geeft een positieve zienswijze op het Beleidskader. De inhoud sluit goed aan bij de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied en we lezen overal terug dat de regionale input verwerkt is in de tekst. Daarmee legt het Beleidskader een knappe verbinding tussen de verschillende behoeften van de verschillende VRA gemeenten.	Wij danken u voor uw positieve zienswijze en zijn blij dat onze intensieve samenwerking zijn vruchten heeft afgeworpen.
BK2023-21, Gemeente Amstelveen	Dank voor de mogelijkheid om te kunnen reageren op het VRA Beleidskader Mobiliteit, het strategisch beleidsdocument voor de komende jaren ten aanzien van mobiliteit. Centraal staat het maken van verantwoorde keuzes richting de toekomst. Mobiliteit moet passen bij wat mensen in de regio nodig hebben. De mens wordt als uitgangspunt voor beleid genomen. Prettige woonomgeving en prettig reizen is het credo. ‘Verbinden in verscheidenheid’ geldt als centraal uitgangspunt. Graag werken wij als gemeente Amstelveen mee aan dit toekomstbeeld waarin gericht wordt op bereikbaarheid, inclusiviteit, duurzaamheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Verscheidenheid wordt ook gekoppeld aan het gebied, verschillende gebieden kunnen baat hebben bij verschillende mobiliteitsmaatregelen. Hier herkennen wij ons in. In Amstelveen is en blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. Tegelijkertijd zien wij grote kansen in de fiets/elektrische fiets, al dan niet in combinatie met openbaar vervoer. In het kader van inclusiviteit en de in enkele delen van onze gemeente ontbrekende ov fijnmazigheid, is ANWB AutoMaatje als systeem geïntroduceerd. In ons eigen mobiliteitsbeleid wordt ook reeds uitgegaan van de koppeling van ruimte(lijke ontwikkeling) en mobiliteit. Naar onze mening sluit de enkele jaren geleden door onze gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsvisie Amstelveen goed aan op uw nieuwe Beleidskader.	Wij zijn blij dat u constateert dat ons Ontwerp Beleidskader Mobiliteit aansluit bij uw eigen beleid, zich herkent in onze visie en dat u mee wilt werken aan het realiseren van ons toekomstbeeld. We zien dat onze intensieve samenwerking zijn vruchten heeft afgeworpen. De punten die u noemt zijn ook in lijn met het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Graag reageren wij als volgt:. Allereerst willen wij u met nadruk meegeven dat er zorgen in Amstelveen/onder Amstelveners bestaan inzake de verkeersluwe en GOW 30 plannen van de gemeente Amsterdam, die per begin december 2023 ingaan. - Weeg, ook vanuit de VRA, de regionale belangen goed af in relatie met de (extra) verkeersluwe plannen van de gemeente Amsterdam, de effecten t.a.v. Amstelveen/de regio moeten eerst duidelijk in beeld komen en regionaal bestuurlijk voorgelegd worden alvorens maatregelen in Amsterdam bestuurlijk ter besluitvorming worden voorgelegd. Heb oog voor de zorgen van Amstelveners. De Noord-Zuidverbinding in Amstelveen zijn cruciaal en de bereikbaarheid moet een randvoorwaarde zijn, ook de gemeente Amsterdam die nu met haast haar verkeersluwe plannen en 30km zones wil realiseren.	Wij begrijpen dat er bij u zorgen bestaan over de plannen van Amsterdam. Het nemen van dergelijke maatregelen is een bevoegdheid van de gemeente. Het is dus in eerste instantie ook aan de gemeente Amsterdam om u hierin te betrekken en met uw zorgen rekening te houden. Wij als Vervoerregio kijken bij deze plannen ook mee vanuit het regionaal perspectief: draagt het bij aan ons regionale beleid (waarbij bij verkeersluw en 30 km/u geldt dat het antwoord in gebieden als Amsterdam in principe ja is), wat zijn de gevolgen voor bijv. het ov en heeft het geen onnodig negatieve effecten op de rest van de regio. Mocht u het gevoel hebben onvoldoende betrokken te worden, dan bieden onze werkgroep Verkeer & Vervoer en het Portefeuillehoudersoverleg u de ruimte om uw punten te bespreken met uw collega-gemeenten, waaronder Amsterdam.
	U geeft op pagina 6 aan dat u de vijf brede welvaart doelen omvormt naar goed meetbare indicatoren waarop gemonitord kan worden. Op pagina 11 wordt verwezen naar bijlage 2 waarin een voorzet van meetbare doelen meetbaar staan uitgewerkt. Wij gaan ervan uit, dat het omzetten van ‘de voorzet’ naar definitieve doelen op korte termijn nog eens bestuurlijk ter reactie wordt voorgelegd	Ja, de meetbare resultaten zullen na vaststelling worden geconcretiseerd in een monitoringsplan, dat wij met de gemeenten zullen bespreken.
	In 1.1 op pagina 8 geeft u aan dat zonder goed beleid doelen niet gehaald zullen worden. Wij dringen erop aan, dat dit toekomstbeeld actief gedeeld wordt met (onze) inwoners en werkgevers. Op deze manier ontstaat een bewustzijn dat hopelijk sneller leidt tot gedrag en modaliteitskeuze die passen binnen de doelstellingen van het Beleidskader. Inzetten op sturing van gedrag, zoals in deel B wordt genoemd (samenvatting pagina 3), spreekt ons niet aan, bewustmaking en gedragsverandering met een ‘what’s in it for me’ benadering werkt naar onze mening beter om de gestelde doelen te behalen.	Wij zijn het met u eens dat we de urgentie van de opgave ook bij inwoners en werkgevers onder de aandacht moeten brengen: zonder hun inspanning halen we het niet. Een beleidsmatig toekomstbeeld slaat echter niet zomaar aan bij inwoners of werkgevers, laat staan dat het tot actie leidt. De kunst is dit te doen op een manier te doen die aansluit bij hun eigen behoeften en motivaties. Daarom hebben we dat ook opgenomen als eerste uitgangspunt bij het beïnvloeden van reisgedrag (par 2.1, deel B Uitwerking). Met sturen bedoelen wij wat u noemt: bewustwording en op andere manieren mensen positief stimuleren tot andere keuzes. Dit staat ook zo uitgelegd in deel B (zowel in de samenvatting als in par 2.1). Maar wij begrijpen dat het woord "sturen" ook andere, dwingender associaties kan oproepen. Daarom hebben we dat woord daar nu steeds vervangen door "beïnvloeden" .
	Tevens 1.1 pagina 8: U geeft aan dat scherpe keuzes nodig zijn om mobiliteitsverandering te bereiken, zou u hierna direct enkele voorbeelden kunnen opnemen?	Deze scherpe keuzes volgen verderop in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit. We hebben ter verduidelijking in 1.1 een aantal voorbeelden opgenomen van waar scherpe keuzes nodig zijn, zonder de keuze hier al te benoemen (dat volgt verderop in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit).
	In de onlangs, begin mei, van start gegane rijkscampagne ‘fietsen naar het werk’ is gebleken, dat de helft van alle autoritten maximaal 5 kilometer bedraagt en een 1/3 maximaal 7.5 kilometer. Als diegenen die kunnen (e-/)fietsen dat daadwerkelijk gaan doen, is al een enorme slag te behalen.	Wij kennen deze cijfers ook, en zijn het met u eens: de cijfers laten inderdaad zien dat er nog veel potentie is voor de fiets. Daarom zetten we in op betere infrastructuur en zal onze inzet op beïnvloeden van mobiliteitskeuzes ook voor een groot deel gericht zijn op meer mensen op de fiets krijgen.
	In 2.3 geeft u aan dat u keuzemogelijkheden wil geven, graag zien wij hierin wél een duidelijke stimulans ontstaan om gebruik te maken van de (e-/)fiets. Zo kunnen gemeenten in ruimtelijke ontwikkelingen extra fietsmaatregelen afdwingen zodat eerder/logischer gebruik wordt gemaakt van de fiets dan van de auto (inpandig fietsparkeren met laadmogelijkheid, auto parkeren op (wat) grotere afstand).	Wij willen hetzelfde. Weliswaar willen wij keuzemogelijkheden geven, maar hierbij hanteren we wel het STOMP-principe. Daarin staat fietsen (trappen) redelijk "vooraan", met andere woorden: we drukken hiermee uit dat we fiets willen stimuleren. In par. 2.2 van deel A lichten we bovendien toe dat we juist steeds meer kansen voor de fiets zien.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	2.1 pagina 12: als visie leest ‘iedereen moet zich op elke plek op elk moment kunnen verplaatsen’ prima, tegelijkertijd is het naar onze mening in de praktijk een grote uitdaging om dit te kunnen behalen. Het lijkt ook strijdig met de doelstelling uit paragraaf 2.2 (inzet op ‘spreiden en mijden’, minder reizigers in de spitsperioden). Wij vragen u de visie en doelstelling met elkaar in overeenstemming te brengen door in de visie aan te geven dat mobiliteit niet altijd overal op elke plek kan worden geboden	Dit is zéker een grote uitdaging, maar het is wel ons streven. We proberen daar dan zo dicht mogelijk bij te komen. Verder zou dit inderdaad strijdig zijn met spreiden en mijden, als "intuïtief en zonder beperkingen" zou betekenen dat iedereen altijd in elke mobiliteitswens maximaal gefaciliteerd wordt. Maar dat is onhaalbaar. Door dit eerste principe te combineren met de andere principes, wordt duidelijk dat we bepaalde voorkeuren hebben die we bevorderen. Waar deze tekst vooral op doelt, is dat het mobiliteitsaanbod als geheel geen belemmering moet zijn om mobiel te kunnen zijn. We hebben de tekst hierop verduidelijkt.
	Samengevat is onze reactie ten aanzien van deel A: - Wij gaan ervan uit, dat de uitwerking van bijlage 2 (van ‘voorzet’ meetbare doelen naar definitieve doelen) op korte termijn in de regio bestuurlijk voor wordt gelegd; - Maak inwoners en werkgevers bekend met de mobiliteitsuitdagingen voor de komende jaren; - Wij zijn van mening dat een ‘what’s in it for me’ benadering de gestelde bereikbaarheidsdoelen beter dient dan sturing van gedrag; - Op pagina 8 voorbeelden opnemen van scherpe keuzes om mobiliteitsverandering te bereiken en daarnaast in te gaan op hoe de kansrijkheid van de (e-/)fiets extra benut kan worden in relatie met het feit dat relatief veel autoritten korte afstandsritten betreffen; - Visie ‘iedereen moet zich op elke plek op elk moment kunnen verplaatsen’ in overeenstemming brengen met ‘spreiden en mijden’.	Zie de reactie per punt hierboven.
	Wij waarderen het dat verschillende deelregio’s in de VRA apart worden bezien zoals de regio Amstelland-Meerlanden. Tegelijkertijd missen wij de prioriteiten zoals deze door de Zuidlobpartijen zijn bekrachtigd in de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA. Het verheugt ons, dat de Bereikbaarheidsagenda is genoemd op pagina 18. De hierin gestelde prioriteiten ontbreken echter in deel B.	Wij hebben in overleg met de gemeenten van Amstelland-Meerlanden de opgaven/inzet overgenomen uit het AM-positioneringsdocument, dat dit voorjaar is opgesteld en mede op de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob is gebaseerd. Dit positioneringsdocument gaat namelijk over heel AM, in tegenstelling tot de Bereikbaarheidsagenda. De uit het positioneringsdocument overgenomen punten staan onder het kopje "Belangrijkste mobiliteitsopgaven". We hebben dit zo letterlijk mogelijk overgenomen. We hebben op een paar plekken net wat andere woorden gebruikt, zodat het beter aansluit op de andere teksten in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit.
	Samengevat is onze reactie ten aanzien van deel B: - Opnemen dat in de zuidelijke regio de auto een belangrijk vervoermiddel is en blijft;	Naar onze mening blijkt dit voldoende uit de tekst onder "mobiliteit in het gebied" bij de deelregio Amstelland-Meerlanden. We geven bijvoorbeeld aan dat grotere afstanden zorgen voor meer autogebruik.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	- De Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA 2040 is voor ons (mede) leidend, prioriteiten ten aanzien van de Zuidlob zijn een integrale visie op het toekomstig functioneren van het N wegennet in de Zuidlob én realisatie van een hub/tramhalte BTAZ. Wij verzoeken u dit in deel B op te nemen;	Zie het antwoord hierboven over de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob: deze is verankerd in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit door de opgaven uit het AM-positioneringsdocument over te nemen. Wel hebben wij nog wat duidelijker benoemd dat de provincie een belangrijke speler is als wegbeheerder in dit gebied en dat een gezamenlijke toekomstvisie nodig is. De realisatie van een hub BTAZ past binnen de definitie van kleinere regiohubs, zoals opgenomen in par. 3.6, deel B. Mede daarom zijn we ook met elkaar in gesprek over deze evt. tramhalte en hub. Maar de locaties van kleinere regiohubs hebben we in dit Ontwerp Beleidskader Mobiliteit niet specifiek aangegeven; dat doen we alleen met de hubs langs snelwegcorridors.
	- De (e-/) fiets biedt een groot oplossend vermogen in de mobiliteitsuitdaging van de komende jaren en verdient in deel B meer prioriteit;	Wij zijn het met u eens dat het oplossend vermogen van de (e-)fiets groot is. Naar onze mening blijkt die prioriteit nu meer dan voldoende uit onze keuzes voor het STOMP-principe, de toelichting daarbij dat de fiets steeds meer kansen biedt en de grote rol die wij voor de Vervoerregio zien in het verbeteren van fietsnetwerken (zie par. 3.2, deel B Uitwerking).
	- In deel B meer nadruk leggen op verbeteren fijnmazigheid ov én verbeterde ov verbinding met Schiphol vanuit Amstelveen Zuid (/Aalsmeer noordoost).	Ov is onderdeel van publieke mobiliteit, zoals beschreven in par. 3.3, deel B Uitwerking. Omdat wij met dit Ontwerp Beleidskader Mobiliteit redeneren vanuit de mens, is onze insteek daarbij dat we iedereen op elke plek een goede vervoersoptie bieden. Dat betekent dat ook wij het belangrijk vinden dat er een fijnmazig aanbod is. Ov is daar niet altijd de beste dan wel (financieel) haalbare oplossing voor. In die situaties kijken we naar wat een volwaardig fijnmazig alternatief kan zijn. Wij betrekken u en de andere gemeenten graag bij de verdere invulling van publieke mobiliteit, om te zorgen dat we hiermee écht goed, toegankelijk en betrouwbaar vervoer bieden aan iedereen. Wat betreft een verbeterde ov verbinding met Schiphol vanuit Amstelveen Zuid (/Aalsmeer noordoost): dit zijn inderdaad belangrijke verbindingen als je vanuit het bleeidskader redeneert. We leggen dit alleen niet vast in het beleidskader, maar in de concessieafspraken met de vervoerder. In de concessieafspraken is vastgelegd welke verbindingen minimaal worden aangeboden door de vervoerder en met welke kwaliteit. Als u wensen heeft om dingen anders te doen, dan kunt u die tijdens de loopduur van de concessie voorleggen via een reactie op het jaarlijkse vervoerplan. Het is aan de vervoerder om dan al dan niet aan deze wensen tegemoet te komen, waarbij zij verwachte kosten en opbrengsten tegen elkaar afwegen.
	Afsluitend, wij waarderen de hoge ambitie die het Beleidskader uitstraalt. De betaalbaarheid van deze ambities baart ons zorgen. Wij verzoeken u een doorkijk naar de betaalbaarheid van deze ambities op te nemen in het Beleidskader Mobiliteit.	Wij begrijpen deze vraag. We hebben aangegeven in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit dat beschikbare financiële en personele middelen bepalen hoe dicht bij de ambitie gaan komen. Wij gaan graag na vaststelling van het Beleidskader het gesprek aan met de gemeenten om te bepalen wat nodig en haalbaar is om de ambitie te bereiken of zo dicht mogelijk te benaderen en hoe wij elkaar daarin kunnen helpen.
	In onze reactie gaan wij diverse keren in op de kansen van de elektrische fiets, speerpunt ten aanzien van deze modaliteit is te allen tijde verkeersveiligheid in relatie met snelheidsverschillen op fietspaden. Wij vragen u dit thema met voorrang te behandelen.	Wij geven dit onderwerp inderdaad voorrang: het is benoemd bij de prioriteiten voor de fiets (zie lijstje "Rol en prioriteiten" in par 3.2, deel B Uitwerking).

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
BK2023-22, Provincie Noord-Holland	Hartelijk dank voor het delen van uw Ontwerp Beleidskader Mobiliteit. In deze brief geven wij hierop graag onze zienswijze. Allereerst een compliment. In grote lijnen zijn we positief over het Ontwerp Beleidskader. De overeenkomsten met het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland - en zeker het Multi Modaal Toekomstbeeld (MTB) van de MRA - zijn evident. De principes van het MTB zijn verwerkt en bieden zo een goede verbinding met het provinciale beleid en de prioriteiten uit ons nieuwe Coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!'. Door de integrale benadering van het mobiliteitssysteem met een nadruk op duurzame vormen van vervoer, zetten we samen in op de mobiliteitstransitie die nodig is om de regio bereikbaar te houden en onze doelen te halen op het gebied van o.a. klimaat, woningbouw en gezondheid.	Wij danken u voor het compliment en zijn blij dat de beleidsdocumenten op hoofdlijnen bij elkaar aansluiten.
	Tegelijkertijd lijken de hiervoor benodigde scherpe keuzes niet geheeld uit de verf te komen in het Beleidskader. Hoewel wordt gesteld dat scherpe keuzes nodig zijn voor een verandering in de mobiliteit (op p. 8), staat er ook dat dit gebeurt - "zonder bepaalde vervoersopties te verbieden of onmogelijk te maken" (p. 13) en dat "De keuzes en het gedrag van mensen het verkeersbeeld op straat bepalen." (voorwoord en p. 12). Hierdoor komen de 'scherpe keuzes' wat vrijblijvend over. Het zou naar ons idee goed zijn als het Beleidskader wat stelliger is in de benodigde scherpe keuzes, zodat de kans groter is dat deze keuzes in de praktijk ook worden gemaakt.	Wij menen met onze keuze voor en interpretatie van het STOMP-principe een scherpe keuze te maken, waarvan de toepassing wel kan verschillen per gebiedstype. Per gebied passen we de oplossing toe die het meeste bijdraagt aan onze doelen, maar ook aansluit bij de specifieke kenmerken van een gebied. En met gedragsbeïnvloeding willen we mensen ook helpen de keuzes te maken die daarbij passen. We zeggen alleen niet: dit mag wel en dat mag niet. Ten eerste omdat we individuele keuzes niet in de hand hebben: mensen maken eigen keuzes, binnen de mogelijkheden en regels, en hebben ook een eigen verantwoordelijkheid. Maar ook omdat wij als Vervoerregio vaak niet in de positie zijn om zaken af te dwingen. Waar we wél invloed op hebben, is op onze investeringen. Na vaststelling van het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit gaan we onze investeringen steeds meer in lijn brengen met het STOMP-principe. Met andere woorden: we maken straks scherpere keuzes waar we ons geld aan gaan besteden en dat zie je uiteindelijk terug op straat. We hebben mede naar aanleiding van uw reactie onze interpretatie van scherpe keuzes op basis van STOMP verduidelijkt in de nieuwe tekst van het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit.
	Verder 3 belangrijke aandachtspunten: 1. De positie van de VRA ten opzichte van haar omgeving. In de MRA praten we altijd over "van, naar en in" de MRA. Datzelfde geldt natuurlijk ook voor de VRA. Het zou mooi zijn als de VRA in haar beleidskader meer expliciet aandacht besteedt aan de omliggende regio's en dan vooral de reizigers die van en naar de VRA reizen. Wat kan de VRA voor hen betekenen? Hoe hebben zij een plek in dit Beleidskader? En wat is de bijdrage van de VRA aan het grotere geheel (het totale mobiliteitsnetwerk en de grote opgaven (wonen, klimaat, landelijk gebied) waar we als regio voor staan)?	In par. 3.1, deel A Visie, benoemen wij het belang van de samenwerking met andere partijen om reizigers en inwoners van buiten de Vervoerregio goed te kunnen bedienen. Met uitvoering van onze visie staan wij voor maatregelen die ook voor hen voordelen hebben op het gebied van bijv. klimaat en bereikbaarheid. We hebben de tekst hierover nog wat verder verduidelijkt. Verder is er bij veel onderdelen in de uitwerking, maar zeker bij publieke mobiliteit en bij regiohubs (par. 3.3 en 3.6, deel B Uitwerking), een duidelijk belang voor omliggende gemeenten/regio's. Dat hebben we ook daar nog aangestipt.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	2. Ruimtelijke ordening. De VRA stelt het STOMP principe centraal, waarbij eerst wordt gekeken naar het faciliteren van actieve vormen van mobiliteit, ov en deelmobiliteit en daarna pas naar de privé auto. Dat is in lijn met de gedachte van mobiliteitstransitie uit het Perspectief Mobiliteit. Voor de uitvoering van dit principe zien wij kansen in een versterkte samenwerking tussen provincie en VRA. De provincie heeft immers sturingsinstrumenten op het ruimtelijk vlak (zoals de Omgevingsvisie en bijbehorende verordening). Wat betreft onze Omgevingsvisie: daarin staat het principe van "nabijheid" centraal (zoals bij ov Knooppunten). Dat principe is ook opgenomen in het MTB en komt eveneens terug in het Beleidskader van de VRA. Het helpt als de VRA in haar beleid expliciet maakt wat er nodig is van de provincie (of anderen) om het beleid te laten slagen.	Deels hebben wij de punten die nodig zijn al benoemd in H4, deel B Uitwerking: 1) het verankeren van STOMP in eigen beleid (omgevingsvisies, mobiliteitsplannen), 2) de verstedelijkingsafspraken nakomen en 3) knooppuntontwikkeling. Wij hebben nu in de tekst van par. 4.1 bij "Rol Vervoerregio" expliciet gemaakt dat het ons om deze punten gaat. Daarnaast zijn de MPvE's voor ons een instrument om voor een specifieke gewenste bouwontwikkeling vast te leggen.
	3. Verduurzaming van mobiliteit We missen de doelen van het RMP voor 2030. Die heeft de VRA ook vastgesteld. Bij duurzaamheid wordt in het ontwerp beleidskader alleen gedoeld op 2050, maar niet op de doelen voor 2030. We willen in 2030 minimaal 16% reductie hebben op CO2 - met een nadrukkelijk streven om op 55% uit te komen. Dat zien we nog te weinig terug. De grootste gemeente van de VRA, de gemeente Amsterdam, heeft de EU beloofd om in 2030 Klimaatneutraal te zijn (Climate Neutral City). Dat vraagt om een grotere en meer expliciete inzet dan nu in de stukken staat. Bijvoorbeeld de inzet van duurzame brandstoffen. Daarnaast zouden we graag zien dat de VRA actief de ontwikkeling van duurzame mobiliteit monitort en, daar waar de doelen uit zicht blijven, extra inzet op effectieve instrumenten. Het Kabinet heeft met de Voorjaarsnota aangekondigd dat ook bestelbusjes voor privégebruik en taxi's en bussen onder ZE-zones mogen vallen, niet alleen logistiek. Die uitbreiding, plus verdere vergroting van ZE-zones, draagt veel bij aan de verduurzaming. Andere effectieve maatregelen om op in te zetten zijn het bundelen van goederen en grootschalige modal shift. We werken hierop graag verder samen met de VRA.	De verwijzing naar het RMP ontbrak inderdaad. We hebben dit nu opgenomen, inclusief het doel voor 2030. Uw voorstel dat wij actief de ontwikkeling van duurzame mobiliteit monitoren, kan een plek krijgen in ons monitoringsplan, dat we vaststellen na vaststelling van het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit. Vanuit ons programma Schoon & Duurzaam kijken wij continu hoe wij effectief duurzame mobiliteit kunnen stimuleren. ZE-zones zijn een middel, maar de keuze om die in te stellen en voor wie het geldt, is aan onze gemeenten als wegbeheerder. De inzet op bundeling en modal shift past hier zeker ook in en we blijven ons hier graag met de provincie voor inzetten.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Tot slot: we zijn blij met de aanknopingspunten die het ontwerp Beleidskader van de VRA biedt om gezamenlijk het gesprek aan te gaan met de regio's binnen de VRA voor het opstellen van een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM). Daarin kunnen we (net als in de andere deelregio's van de provincie Noord-Holland) de visie samen met VRA en gemeenten vertalen naar acties. Twee punten brengen wij daarbij onder de aandacht: scherpe keuzes. Ook bij het opstellen van de gezamenlijke agenda's zijn scherpe keuzes nodig. De middelen zijn beperkt; we kunnen niet alles doen. Dat maakt het extra belangrijk om samen afspraken te maken waar wel en waar ook niet op in wordt gezet. RAM's leidend voor inzet. Insteek is dat de regionale agenda's leidend worden voor waar we gezamenlijk op inzetten. In het proces om tot een RAM te komen levert iedereen input vanuit de eigen visies en programma's (VRA vanuit het beleidskader en Uitvoeringsprogramma, PNH vanuit Perspectief Mobiliteit en het IMPI en gemeenten vanuit hun (regio)visies en meerjarenprogramma's), vervolgens maken we afspraken bezien vanuit het grotere geheel. Met het gezamenlijk opstellen van de Adaptieve Agenda Mobiliteit Haarlemmermeer 2040 en Bereikbaarheidsagenda Zuidlob 2040 hebben wij hier de afgelopen jaren al de eerste stappen in gezet.	Het opstellen van een RAM sluit goed aan bij ons voorstel om waar mogelijk pakketafspraken te maken met een gemeente of een deelregio. Die zijn ook gericht op het maken van scherpe keuzes: wat kunnen we doen met de middelen die we hebben. Wij trekken hierin dus graag met de provincie samen op. Onze samenwerking bij het opstellen van de Adaptieve Agenda Mobiliteit Haarlemmermeer 2040 en Bereikbaarheidsagenda Zuidlob 2040 kunnen hiervoor inderdaad als inspiratie dienen.
	Wanneer hier behoefte aan is, kunnen we de bovenstaande punten uiteraard toelichten. Ook over andere zaken die bijdragen aan het bereiken van onze gezamenlijke doelen, gaan we graag met u in gesprek. Wij wensen u veel succes met de afronding en vaststelling van het Beleidskader Mobiliteit en kijken uit naar de verdere samenwerking.	Dank voor uw duidelijke zienswijze. We werken graag met u samen in de verdere uitwerking.
BK2023-23, Gemeente Haarlem	Geachte bestuur, Allereerst dank voor het toesturen van uw concept-Beleidskader Mobiliteit. Excuus voor onze late reactie hierop; wegens omstandigheden lukte het niet eerder te reageren. De Vervoerregio en de gemeente Haarlem/regio Zuid-Kennemerland hebben netwerken die elkaar overlappen, waarop onderlinge afstemming essentieel is. Wij maken bij deze dan ook graag gebruik van de mogelijkheid om alsnog te reageren en onze zienswijze in te dienen.	Wij zijn verheugd dat het u toch nog gelukt is te reageren.
	Het college kan zich goed vinden in wat u aangeeft in de delen A en B van het beleidskader Mobiliteit. Ons college sluit zich aan bij het principe om de mens als startpunt te nemen en STOMP als basis. Dit komt grotendeels overeen met het Haarlemse Mobiliteitsbeleid. In deel B lezen wij een heldere uitwerking terug voor gebieden en vervoerswijzen. De gemeente Haarlem is enthousiast over het stevige pakket van zichzelf versterkende maatregelen. Graag wil het college een aantal aandachtspunten meegeven, die vooral betrekking hebben op de onderdelen fiets en openbaar vervoer. In de samenwerking komen wij elkaar op deze onderdelen ook het vaakst tegen.	Wij danken u voor uw reactie en zijn blij dat u zich in het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio herkent en ziet dat de maatregelen elkaar versterken.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Het beleidskader Mobiliteit sluit op het gebied van fiets aan bij de fietsambities van de gemeente Haarlem en de GR bereikbaarheid Zuid-Kennemerland. Ook Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland willen zich tot het uiterste inspannen om de fietsbewegingen en -kilometers te laten toenemen. Wij zijn blij dat de VRA het MRA-programma doorfietsroutes heeft vastgesteld. Wij vragen aandacht voor de aansluiting en afstemming over deze routes tussen de VRA en de regio Zuid-Kennemerland. Bijzondere aandacht heeft daarbij de doorfietsroute Haarlem/Amsterdam en de fietsroute Haarlemmermeer/Zandvoort. Wij merken dat de voortgang in projectuitwerking van deze doorfietsroutes soms stagneert. Dit moet naar onze overtuiging worden versneld, wil de fiets echt als alternatief voor de auto gaan gelden. Wij dringen aan op flexibele, proactieve en efficiënte inbreng rond het aanreiken van BDU-fietsprojecten afgestemd met de BDU-verstrekking van de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten.	De Vervoerregio blijft graag in contact met haar partners over de aansluiting van fietsroutes en wij delen uw mening dat stagnatie bij verbetering van routes niet wenselijk is. Wij hebben daarom ook in het Ontwerp Beleidskader Mobiliteit opgenomen dat we actief willen sturen op realisatie van de MRA-doorfietsroutes, in ieder geval binnen de grenzen van de Vervoerregio. Betreffende de route tussen Haarlem en Amsterdam wordt nu ter hoogte van Haarlemmerliede de laatste hand aan de F200 gelegd. Betreffende de route tussen Haarlemmermeer en Zandvoort: nu loopt de route langs de Kruisweg waar o.a. de Cruquiusbrug wordt vernieuwd door de provincie Noord-Holland. Realisatie van een eventuele nieuwe route ter hoogte van Cruquius-Zwaanshoek hangt af van de fasering van die woningbouwopgave.
	Door de gemeente Haarlem /regio Zuid-Kennemerland rijdt een groot aantal bussen, binnen de concessie Amstelland-Meerlanden. De vervoerregio is opdrachtgever voor deze concessie. Wij steunen uw doel om voor iedereen een betrouwbaar, begrijpelijk, betaalbaar en duurzaam openbaar vervoersaanbod te bieden en dat u hierin breder kijkt dan alleen naar bussen. Wij realiseren ons ook dat het openbaar vervoer zich op dit moment in zwaar weer bevindt door personeelstekorten en door de naweeën van Corona. Wij zien graag een concreet plan terug met betrekking tot hoe we weer terugkomen in de situatie van voor maart 2020, dus van voor Corona.	Dank voor uw steun voor onze inzet op ov en publieke mobiliteit. Zoals ook in het Beleidskader staat (kader in par. 3.3, deel B Uitwerking) kampen al onze concessies op dit moment met grote personeelstekorten. Hierdoor wordt op dit moment minder openbaar vervoer aangeboden dan gewenst. Voor specifiek de concessie Amstelland-Meerlanden geldt dat de Vervoerregio en Connexxion in overleg zijn om afspraken voor de toekomst te maken, waarbij we, wanneer dat weer kan, we toe willen groeien naar uitbreiding van het vervoeraanbod. Deze afspraken worden los van het beleidskader gemaakt.
	Het hoogwaardig openbaar vervoer en Bus Rapid Transport zijn de modaliteiten die een belangrijke rol spelen in de mobiliteitstransitie. Ook omdat het BRT-concept gefaseerd ingevoerd kan worden met gebruikmaking van het bestaande wegennet. Wij trekken graag samen op om het HOV in en naar Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland te optimaliseren en om de BRT (metrobus) Amsterdam-Haarlem /regio Zuid-Kennemerland verder op de kaart te zetten. In de gemeente Haarlem werken we hard aan de realisatie van het regionale ov-knooppunt Nieuw Zuid, een belangrijk toekomstig knooppunt voor het HOV en een eventuele BRT (metrobus). Het regionale knooppunt Nieuw Zuid kan ook een belangrijke rol spelen bij het verminderen van de drukte van bussen in de Haarlemse binnenstad, evenals de wens van ons college om daar waar we aan de weg gaan werken (herinrichten), de mogelijkheid te onderzoeken om naar een maximumsnelheid van 30 km/uur terug te gaan.	De Vervoerregio erkent het belang van HOV en BRT op de lange afstanden en dus trekken we hier graag met u op. Dat geldt ook voor uw plannen voor regionaal knooppunt Nieuw Zuid en wat dit kan betekenen voor "ons" ov door de Haarlemse binnenstad.

#	Inspraakreactie /advies zienswijze	Antwoord Vervoerregio inspraakreactie
	Voor Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland geldt dat het netwerk aan openbaar vervoer voorzieningen is opgebouwd uit buslijnen van de concessie Amstelland/Meerlanden en van de concessie Haarlem/IJmond. Bezien vanuit de reiziger is het van belang deze concessies goed op elkaar af te stemmen in zowel lijnvoering als bijvoorbeeld in de afstemming over tarieven. Recent heeft de gemeenteraad van Haarlem in een motie vastgelegd om te onderzoeken hoe en of de samenwerking tussen VRA en de provincie NH /regio Zuid-Kennemerland rond het openbaar vervoer vergroot kan worden. Concreet is door de raad verzocht of agendalidmaatschap door Haarlem bij de VRA tot de mogelijkheden behoort. Op dit moment zijn wij met u, in afstemming met de provincie Noord-Holland over de uitwerking van deze motie in overleg.	Wij bevestigen dat wij het gesprek met u en de provincie voeren over de in uw raad aangenomen motie. over de noodzaak van grensoverschrijdende afstemming zijn wij het sowieso eens. In het beleidskader redeneren we vanuit de mens, de reiziger. Vanuit dat perspectief zijn deze formele grenzen niet relevant, dus moet de reiziger daar ook geen last van hebben. Dit hebben wij ook al benoemd in het Beleidskader.
	Er is afrondend veel dat ons beide raakt. Wij hopen hierover met u de komende tijd goede afstemming te hebben. Mocht deze zienswijze vragen oproepen, dan hebben wij hierover uiteraard met u graag nader overleg.	Wij danken u voor de heldere zienswijze. Wij weten u te vinden als nader overleg nodig is.

Vervoerregio Amsterdam

BIJLAGE 3: BIJLAGE BIJ ZIENSWIJZE BK2023-06

Cliëntenbelang Amsterdam heeft als bijlage bij de ingediende zienswijze (BK2023-06) een bloemlezing van gebruikerservaringen meegestuurd. Deze zijn in deze bijlage terug te vinden.

Cliëntenbelang AMSTERDAM

Bloemlezing 'mijn mobiliteit'

Ervaringen met vervoersarmoede uit werkgroepbijeenkomsten van Cliëntenbelang Amsterdam in 2023.

Ik mis gehandicaptenparkeerplaatsen bij bestemmingen zoals overheidsgebouwen. Ik kan niet bij OV haltes komen om dat je daar niet kan parkeren, en de loopafstand naar OV haltes meer dan 500m is.

Ik ervaar geen vervoersarmoede, zonder auto, binnen Amsterdam geen probleem.

Mijn boodschappen bezorgen kost gemiddeld 3,50 euro per bestelling. Die kosten trek ik via de belasting weer af, dus? Duurder?

Wat ik niet snel zou nemen: trein, bus, tegenwoordig ook de tram. Wél: metro. Wat ik zou willen: dat de tram en bus toegankelijker worden voor de rolstoel.

Eigen auto parkeren in Amsterdam is razend duur, AOV is stuk goedkoper tenslotte.

Ik gebruik AOV heel veel. Kost heel veel tijd. OV gebruik ik soms, als ik niet hoef over te stappen en er niet teveel hobbels zijn. Ben blij met 'snelle' elektrische rolstoel, samen fietsen lukt. Mijn wensen: meer toegankelijke haltes en goede bejegening door chauffeurs.

Ik gebruik metro/tram sinds ik naar A'dam kwam, bedient me naar behoren. Bejegening kan (veel) beter, past bij deze tijd! Buiten A'dam gebruik ik de auto.

Wat ik graag wil: toegankelijke halte, naar Centraal Station, ik kan zelf overstappen op trein, tram, metro of bus. Nu: geen toegankelijke halte in de buurt. Vroeger had ik een scootmobiel met bak achterop om mijn handrolstoel mee te nemen. Op dit moment kom ik nergens, of eventueel met AOV. Ik mis nu veel, vooral de leuke dingen.

De vervoersarmoede jaagt ons naar AOV. Dat is wel jammer en ook duurder.

We hebben eigen vervoer (aangepaste auto). En ik reis met AOV, maar sinds Corona minder. Als het beter toegankelijk zou zijn zou ik ook OV, met name de metro nemen, maar het voortransport met de auto want de bus is geen optie voor mij. We hebben een aangepaste auto en dan is een parkeervergunning is gunstig. Het Centrum is minder toegankelijk (vanwege autoluw) maar niet onoverkomelijk.

Ik woon dicht bij een metrostation. Dat is mazzel. Vriendelijke mensen zijn er ook gelukkig tussen.

Ik ben een 'straalverwend kind'. De metro brengt mij overal wel waar ik wil zijn. Ik betaal wel meer.

Met het AOV reis ik soms halve stad rond voordat ik naar op bestemming aankom.
Zuid heeft hulp met "automaatje". Met klein vervoer naar station of dagbesteding.

Ik ben ruim anderhalf uur onderweg (met AOV om naar deze vergadering te komen). Ik ga het liefst met tram, bus, metro. Bejegening is een probleem, ook dat de bus of tram niet op de goede plek stopt waardoor ik niet kan instappen bij instaptegel. Niet deur zelf open doen, omgevingslawaai, is vermoeiend. Mijn man heeft een auto, maar heeft versleten knieën. We hebben de duofiets. Mijn ideaal: toegankelijk OV waar iedereen mee kan. Ik ga binnenkort naar Zeist verhuizen. Is veel relaxter en socialer. Hier in Amsterdam is alles alleen maar individueel, haast, schelden op straat. Dat vind ik jammer. Bereikbaarheid, van- en naar de haltes zou beter moeten. Ook fietsparkeerplekken voor aangepaste fietsen (zoals tandems en driewielfietsen). Ik heb ook last van fietsen op de stoep die de doorgang belemmeren. Jammer dat (door decentralisatie) overal het wiel opnieuw wordt uitgevonden..

Ik woon bij een metrostation 'in de buurt' maar dat is toch nog een kwartier lopen. Daarom neem ik vaak de auto naar het metrostation. Ik neem het AOV maar moet voor een ritje van 20 minuten ruim van te voren reserveren. Ik zie dan ook half Amsterdam zuidoost.

Je moet zelfs 2 uur van tevoren bestellen bij RMC.

Voor mij is het nu anders dan vroeger. Waar ik graag met het OV wil reizen, is de bereikbaarheid van de haltes heel slecht, de vele obstakels op de stoep. Het overstappen is ook heel lastig vanwege het oversteken. Ik loop daarom nu op de fietspaden en de 30km wegen. Ik ben zelf heel positief over de bejegening. Ik moet moeite doen op de bekende plekken de aanbiedingen af te wijzen. Op andere plekken, zoals Pakhuis de Zwijger 's avonds. Soms gebruik ik de tandem. De auto zo weinig mogelijk, principieel. Liefst met OV, maar dat is hels moeilijk, zelfs naar BovenIJ ziekenhuis. Zonder partner veel problemen, zoals oversteken.

Ik maak gebruik van het AOV. Ik kom waarschijnlijk wel uit met mijn 750 km, maar ik ben wel zuinig op mijn kilometers en doe zoveel mogelijk met de scootmobiel. Ik gebruik ook de trein, maar ben laatst knel komen te zitten op het balkon van de trein. Mensen wilden geen ruimte maken zodat ik de trein uit kon met mijn scootmobiel. Bewustzijn bij medereizigers is heel slecht. Ik pleit voor bewustwordingsactie bij medereizigers. Geldt ook voor reizen met de metro. Mensen maken geen ruimte voor mensen met hulpmiddelen / beperkingen. Ik moet het verder hebben van het AOV. Problemen met pasjes.... Valys: bovenregionale broertje van het AOV. Aantal kilometers Valys is beperkt. Als je familie 160 km verderop woont is wel een beperking!

Ik heb een elektrische rolstoel, auto. Ik doe binnen de ring zoveel mogelijk met elro, daarbuiten graag het OV, maar haltes vaak niet toegankelijk. Trein: bejegening door andere reizigers is beperkend. AOV: niet veel, omdat het zo beperkend is (reserveren etc.). Met de auto: beperkt aantal gehandicaptenparkeerplaatsen. Probleem met bezet houden van de plekken. Tijdslot wel een oplossing, maar een uur is te kort. Terug uit het buitenland: geen rolstoeltaxi's 's avonds laat. In buitenland zijn soms rolstoeltoegankelijke straattaxi's.
Ervaring Tenerife: mensen maken zelf plaats voor rolstoelplek. In Amsterdam nooit. NB: opheffen van haltes zorgelijk.
Positieve ervaringen in zuidelijke landen, ook veilig oversteken, de mogelijkheid om scootmobielen huren...

Is nog werk aan de winkel voor de mentaliteit in ons kleine landje.

In Turkije: oplaadpalen voor scootmobielen!

Canta's: stadsdeel Nieuw West: gebruik van Canta's door mensen die hem als gemaksvoorziening hebben. Blokkeren vervolgens de stoep en de ingang van de supermarkt.

Oplaadpunt voor elektrische Canta aan de gevel, daarom staan ze op de stoep i.p.v. op de parkeerplaats, maar kan daardoor wel een obstakel zijn. Dit geldt ook voor oplaadpunten voor scootmobielen.

Toekenning Canta's. Kentekenregistratie? Biro's? WMO moet beter kijken naar de buurtsituatie. Doorgangsruimte moet gegarandeerd zijn. Er moet ook gehandhaafd worden als er een registratie is.

Bestellen van RMC moet 2 uur van te voren kan dat korter?

Snelheid van de trams, aanrijden en zo. Problematisch als je niet goed kunt staan

Elektrische fietsen rijden hard en zijn niet te horen. Stoep wordt gebruikt als fietspad.

Er staan vaak busjes, auto's op fietspaden en op de stoep.

De planning van het AOV kan beter.

Fietsers op de stoep maakt het voor mij gevaarlijk, ik struikel over de vuilnis toen ik de metro-uitgang uitkwam (ik ben blind).

De 'rechtenloze' voetganger.

Het icoon dat de toegankelijkheid van een halte moet aangeven mist, of is onjuist.

Nieuwe wijken missen goede, directe ov-verbindingen op loopafstand in de buurt (Sluisbuurt IJburg, De Aker tramhalte Czaar Peterstraat vervalt, ondanks dat er in Oostenburg een woonwijk is geworden).

Obstakels van fietsen bij haltes die het in- en uitstappen belemmeren, fietsen in de metro (en IJtram) die rolstoelplek en liften bezet houden, ook binnen de tijden waar de fiets niet mee mag.

De snelheid van electrische fietsen en de manier waarop ze gebruikt worden maakt het gevaarlijk.

Lange wachttijden voor hulpmiddelen, (auto-)aanpassingen.

De mate van vervoersarmoede bepaalt ook je levensgeluk.

Problemen met financiering zorgvervoer moet niet het probleem van de client / reiziger zijn.

Ik loop heel slecht, heb problemen met mijn evenwicht, maar ik kan wel fietsen. Ik ga weinig met het OV want door het optrekken en remmen lukt het me niet om op tijd de gereserveerde plekken te bereiken, en lig ik zo languit in de tram. Ik moet er niet aan denken dat ik niet meer zou kunnen fietsen.

Door pijnklachten ben ik belemmerd in mijn mobiliteit, en moet ik mijn energie goed verdelen.

Ik heb een licht verstandelijke beperking. Ik vind het bijvoorbeeld moeilijk om de weg te vinden, zoals de juiste uitgang van metrostation Nieuwmarkt.

Ik heb de vervoersplannen gezien en mijn zorg is dat de bus door mijn buurt straks niet meer rijdt. Al ben ik nu nog goed ter been en kan ik wel naar een volgende halte lopen.

Als een lift op een station of de plank in een tram het niet meer doet, kan ik zo maar een reis niet meer maken. Zorg dat het werkt en dat de informatie erover op orde is.

Ik heb nu kamer tot kamer vervoer. Mijn angst is dat daar ook op bezuinigd wordt en dat ik dan ook met een kilometerlimiet te maken krijg. Voor veel andere mensen met een lichtere beperking is dat al het geval.