gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Zienswijze Beleidskader Vervoerregio Amsterdam
Portefeuillehouder	drs. Marja Ruigrok
Steller	Jolien Prins
Collegevergadering	30 mei 2023
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	7766353

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. een zienswijze in te dienen op het concept-Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam over:
   - het niet verder afschalen van het openbaar vervoer;
   - een integrale blik bij het begrip 'nabijheid';
   - het onderkennen van het belang van de e-fiets, snorfiets en bromfiets op de middellange afstand;
   - rekening houden met de realiteit van het belang van de auto;
   - de uitvoerbaarheid van het ambitieuze Beleidskader Mobiliteit.

2. Samenvatting

De Vervoerregio Amsterdam (hierna: Vervoerregio) is een formeel samenwerkingsverband van 14 gemeenten, waaronder de gemeente Haarlemmermeer. Op 10 mei 2023 heeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio het concept-Beleidskader Mobiliteit vrijgegeven voor inspraak (zie bijlage 1 t/m 3). Inliggende regiogemeenten hebben tot 2 augustus 2023 om een eventuele zienswijze kenbaar te maken bij de Vervoerregio. De raad wordt voorgesteld om een zienswijze in te dienen over:

- het niet verder afschalen van het openbaar vervoer;
- een integrale blik bij het begrip 'nabijheid';
- het onderkennen van het belang van de e-fiets, snorfiets en bromfiets op de middellange afstand;
- rekening houden met de realiteit van het belang van de auto; en
- de uitvoerbaarheid van het ambitieuze Beleidskader Mobiliteit.

De Vervoerregio is verplicht om een 'Regionaal verkeers- en vervoerplan' te hebben. Het concept-Beleidskader wordt het overkoepelende, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het schetst de visie van de Vervoerregio op de lange termijn op alle vormen van mobiliteit. En het beschrijft wat de Vervoerregio wil gaan doen om die visie te gaan realiseren. Daarmee geeft het richting aan het handelen van de Vervoerregio, zoals het toekennen van brede doeluitkeringen (BDU-subsidies).

Het Beleidskader Mobiliteit (als zijnde een 'Regionaal verkeers- en vervoerplan') is een bindend beleidskader voor de Vervoerregio zelf. Daarnaast is het richtinggevend voor ons gemeentelijk handelen. Dat houdt in dat de gemeente essentiële onderdelen in acht moet nemen, zeker als het verzekerd wil zijn van subsidies van de Vervoerregio. In grote lijnen gaat het Beleidskader verder op de eerder ingeslagen weg. Met het nieuwe Beleidskader Mobiliteit worden de keuzes wel scherper neergezet dan in de voorgaande versie. In hoofdzaak verschuift de focus van reistijd(winst) naar de impact van mobiliteit op de leefkwaliteit. Daarbij moet gedacht worden aan meer nadruk op het bieden van duurzamere en ruimte-efficiëntere mobiliteitsopties, afhankelijk van het gebiedstype. Ook komt er uitgebreider aandacht voor gedrag en wat mensen beweegt bij het maken van mobiliteitskeuzes.

De nieuwe insteek, waarbij de Vervoerregio vanuit een breder perspectief dan alleen bereikbaarheid redeneert, zal meer en meer terugkomen in projecten. Het heeft uiteraard de grootste impact op projecten waar subsidies op verleend worden. Het Beleidskader Mobiliteit wordt niet alleen gebruikt om te kijken of een project binnen de visie past, maar ook als afweging tussen projecten: welke projecten dragen het meest bij aan de doelen van de Vervoerregio en tegen welke kosten.

3. Uitwerking

3.1 Wat is de aanleiding, context?

De Vervoerregio is wettelijk verplicht om een regionaal verkeers- en vervoerplan te hebben. De Vervoerregio is een formeel samenwerkingsverband van 14 gemeenten, waaronder de gemeente Haarlemmermeer. Binnen de Planwet Verkeer en Vervoer en de Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam is het verplicht om een 'Regionaal verkeers- en vervoerplan' te hebben. Het concept-Beleidskader wordt het overkoepelende, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het schetst de visie van de Vervoerregio op de lange termijn op alle vormen van mobiliteit. En het beschrijft wat de Vervoerregio wil gaan doen om die visie te gaan realiseren. Daarmee geeft het richting aan het handelen van de Vervoerregio, zoals het toekennen van BDU-subsidies. Het concept-Beleidskader vervangt het Beleidskader Mobiliteit uit 2017.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

<u>Het Beleidskader wordt vastgesteld door de Regioraad van de Vervoerregio.</u>
De Regioraad van de Vervoerregio is bevoegd het Beleidskader Mobiliteit vast te stellen. Op 9 mei 2023 heeft de Regioraad gesproken over het concept-Beleidskader Mobiliteit. Op 10 mei 2023 heeft het Dagelijks Bestuur het Beleidskader Mobiliteit ter inzage gelegd. Alle belanghebbenden, waaronder de gemeente Haarlemmermeer, kunnen een zienswijze indienen.

<u>Het Beleidskader Mobiliteit is een kaderstellend document voor de gemeente Haarlemmermeer.</u>
Het Beleidskader Mobiliteit (als zijnde een 'Regionaal verkeers- en vervoerplan') is een bindend beleidskader voor de Vervoerregio zelf. Daarnaast is het richtinggevend voor ons gemeentelijk handelen. Dat houdt in dat de gemeente essentiële onderdelen in acht moet nemen, zeker als we verzekerd willen zijn van subsidies van de Vervoerregio. In grote lijnen gaat het Beleidskader verder op de eerder ingeslagen weg. Met het nieuwe Beleidskader Mobiliteit worden de keuzes wel scherper neergezet dan in de voorgaande versie. In hoofdzaak verschuift de focus van reistijd(winst) naar de impact van mobiliteit op de leefkwaliteit. Daarbij moet gedacht worden aan meer nadruk op het bieden van meer, en vooral duurzame en ruimte-efficiënte, mobiliteitsopties, afhankelijk van het gebiedstype. Ook komt er meer aandacht voor gedrag en wat mensen beweegt bij het maken van mobiliteitskeuzes.

Het Beleidskader Mobiliteit geeft ook richting aan het toekennen van subsidies.
Na vaststelling geeft het Beleidskader Mobiliteit richting aan het handelen van de Vervoerregio. De Vervoerregio is onze vervoersautoriteit en verleent daarmee de zogenaamde Brede Doeluitkeringen voor infrastructurele projecten (BDU-subsidies). De nieuwe insteek, waarbij de Vervoerregio vanuit een breder perspectief dan alleen bereikbaarheid redeneert, zal dus meer en meer terugkomen in projecten. Dit zal terugkomen in alle projecten waar de Vervoerregio bij betrokken is. Maar heeft uiteraard de grootste impact waar subsidies op verleend worden. Dit speelt zowel bij grote projecten als de Spoorzone, gebiedsontwikkelingen zoals Lisserbroek en kleinere projecten zoals het verbeteren van verkeersveiligheid in onze gemeente. Het Beleidskader Mobiliteit wordt niet alleen gebruikt om te kijken of een project binnen de visie past, maar ook als afweging tússen projecten: welke projecten dragen het meest bij aan de doelen van de Vervoerregio en tegen welke kosten.

Zienswijze.
Voorgesteld wordt onderstaande aandachtspunten na besluitvorming in de gemeenteraad in een zienswijze aan de vervoerregio te doen toekomen. En om dit zo snel mogelijk na de behandeling in de gemeenteraad aan de vervoerregio kenbaar te maken via bijgevoegde reactiebrief (bijlage 4).

1. Openbaar vervoer niet verder afschalen.

Wij zijn van mening dat een belangrijke taak van de Vervoerregio goed, toegankelijk en betrouwbaar openbaar 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 de afgelopen decennia steeds minder fijnmazig geworden. Zo zijn er bushaltes opgeheven ten gunste van 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. 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.

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 gebiedsontwikkelingen die niet in een stedelijk gebied liggen.

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.

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. We vragen de Vervoerregio dit te bevestigen.

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 beperkt beschikbare financiële ruimte van de gemeente Haarlemmermeer is leidend bij de uitvoering van het beleid.

3.3 Wat mag het kosten?
Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van dit voorstel.

Wat zijn de financiële risico's
Aan de uitvoering van deze nota zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De deelnemende gemeenten worden door de vervoerregio in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op het concept-Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het al dan niet indienen van een zienswijze. Binnen het college is de wethouder Verkeer en Vervoer het eerste aanspreekpunt.

Binnen de vervoerregio is de Regioraad verantwoordelijk voor het vaststellen van de kaders voor de vervoerregio. Een afvaardiging van de gemeenteraad en de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Haarlemmermeer hebben zitting in de Regioraad. Vaststelling van het Beleidskader Mobiliteit is één van die kaders. De Regioraad van de vervoerregio is dus verantwoordelijk voor het vaststellen van het Beleidskader Mobiliteit.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
De Regioraad heeft op 9 mei 2023 besloten om het concept-Beleidskader vrij te geven voor inspraak door de inliggende gemeenten.

Op 25 mei 2023 is de gemeenteraad in een informatieve bijeenkomst geïnformeerd over de inhoud van het concept-Beleidskader Mobiliteit door ambtenaren van de Vervoerregio Amsterdam.

Een eventuele zienswijze moet vóór 2 augustus 2023 bij de Vervoerregio binnen zijn.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?
De Vervoerregio rapporteert aan zowel de regioraad als de individuele gemeenten over de binnengekomen zienswijzen via een nota van zienswijzen.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?
Het is belangrijk om over regionale uitgangspunten voortijdig afstemming te hebben met de regio, waaronder de Vervoerregio.

4. Ondertekening
Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,	de burgemeester,
Michiel Ruis	Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):
1. Aanbiedingsbrief Vervoerregio Amsterdam
2. Concept Beleidskader Mobiliteit, Deel A en B
3. Infographics Beleidskader Mobiliteit
4. Concept-Zienswijzebrief