Gemeente Amstelveen

Stedelijke Ontwikkeling

Uw contact C. Jager
T (020) 540 43 85
F (020) 540 45 59
gemeente@amstelveen.nl

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen
Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum van deze brief

Signed By: Poppens, T. <t.poppens@amstelveen.nl>
02/10/2023 09:30:18 CEST
ID: e03c2784-74e3-4c1f-ab1c-63ed92b44748
Auth: Scribble

Signed By: Tönnissen, M. <m.tonnissen@amstelveen.nl>
28/09/2023 16:03:24 CEST
ID: e03c2784-74e3-4c1f-ab1c-63ed92b44748
Auth: Scribble

Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam
via bestuurszaken@vervoerregio.nl

Datum 27 september 2023
Uw brief van 15 juni 2023
Uw kenmerk 2023/17827/RS

Betreft Zienswijze Ontwerpbegroting VRA 2024-2027 en concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Geacht bestuur,

U stelt ons, op grond van artikel 35 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen (Wgr), in staat een zienswijze in te dienen op de Ontwerpbegroting 2024-2027 en het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024-2032. Onderstaand onze zienswijze.

Alvorens wij op beide documenten onze zienswijze geven, willen wij een algemene notie plaatsen dat wij tevreden zijn over de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam. Zo onderzoeken we samen of een mobiliteitshub (tramhalte en PenR) op BTAZ te realiseren is, pakken we de MRA-snelfietsroutes aan en houden wij onze infrastructuur op peil. Recent is het nieuwe Beleidskader van de VRA tijdens een Raadsgesprek gepresenteerd. Hier kwamen drie onderwerpen prominent naar voren die wij nogmaals willen benadrukken:

1. wij staan achter het STOMP-principe. Wij gebruiken dit principe in onze ruimtelijke projecten en laten deze ook landen in de Omgevingsvisie en Visie op een Gezonde Leefomgeving die de komende tijd opgesteld gaan worden. Wij wijzen u er wel op dat in Amstelveen, ook na verder stimuleren van fiets en OV, de auto nog een hele belangrijke modaliteit is en blijft.
2. wij zien het steeds drukker worden op onze fietspaden met veel nieuwe (snellere soorten) fietsen en toenemende snelheidsverschillen en verkeersonveiligheid. Wij zien hier een coördinerende rol in voor de Vervoerregio om dit nieuwe vraagstuk regionaal op te pakken.
3. het autoluwe beleid van de Gemeente Amsterdam heeft grote gevolgen voor de omliggende gemeenten op het vlak van bereikbaarheid en parkeeroverlast. Hoe staat de Vervoerregio hier in?

Wij vragen ons daarnaast af welke gevolgen het nieuwe Beleidskader heeft voor de komende begrotingen van de VRA. Leidt dit tot verschuivingen in de investeringen en prioritering? Graag hier inzicht in geven.

Nu volgt onze reactie op de Ontwerpbegroting 2024-2027 en het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Ontwerpbegroting 2024-2027

Bij de *Strategische Opgaves en Bestuurlijke Speerpunten* worden een aantal punten gemist of worden onvoldoende beschreven:

- de inleiding op dit deel (bovenaan pagina 7) is te veel op het openbaar vervoer gefocust. Tevens worden alleen woningbouwontwikkelingen genoemd, maar ontwikkelingen rond werken, klimaat en energie zijn ook van groot belang;
- in de strategische opgaves worden nieuwe (snellere en grotere) vervoersmiddelen als Fat Bikes gemist. Dit heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, zorgt voor extra drukte op de fietspaden en vraagt om nieuwe oplossingen rond fietsparkeren. Hier past ons inziens ook een campagne bij dat verkeersdeelnemers meer rekening moeten houden met de (toenemende) snelheidsverschillen en ook dat veel van deze fietsen niet legaal / onverzekerd zijn;
- verkeersveiligheid mag wat ons betreft nóg actiever opgepakt worden, ook vanuit trends en nieuwe opgaven;
- daarnaast wordt duurzame (stad-)logistiek gemist. Juist hier kan de VRA een regionale rol in pakken met kennis, ondersteuning en uniformering van de maatregelen;
- dit geldt eveneens voor deelmobiliteit, waar de VRA een grote regionale rol kan spelen, en
- tot slot vragen wij ons af of de extra personele capaciteit om gemeenten te onder steunen bij het opstellen en uitvoeren van hun Mobiliteitsbeleid de grootste prioriteit heeft bij gemeenten. Is bekend waar regionaal extra capaciteit vanuit de VRA bij gewenst is?

Over het hoofdstuk *Programmabegroting* de volgende opmerkingen:

- voor een goede multimodale bereikbaarheid van de VRA (MRA) speelt de fiets een steeds grotere rol. Goed dat de VRA bij de MRA Doorfietsroutes een initiërende en pro-actieve rol pakt, maar van belang is ook dat het Rijk hierin haar rol pakt;
- bij de Amsteltram staat vermeld dat deze "de nabijheid van het zuiden van de regio vergroot en zorgt voor een kostenefficiënt mobiliteitssysteem". Naar ons idee kan dit nóg een extra kwaliteitsslag krijgen door het realiseren van de Mobiliteitshub BTAZ. Een nieuwe tramhalte op het aan te leggen Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ) met daarbij ook PenR-faciliteiten en ruimte voor deelmobiliteit. Hier werken we graag samen met de VRA aan door, en
- voor wat betreft de concessie Amstelland-Meerlanden is inderdaad het doel om het niveau van het OV te behouden en is de grootste wijziging het in dienst nemen van de Uithoornlijn. Voor Amstelveen is het de vraag welke hoogfrequente buslijnen nog blijven bestaan en welke functie de haltes Sacharovlaan en Poortwachter gaan krijgen als belangrijke overstaphaltes. Worden dit mobiliteitshubs? Hier kijken wij graag met de VRA naar. Daarnaast zijn wij ook bereid om samen met de VRA de bus-bereikbaarheid van Amstelveen verder te promoten aan onze inwoners om het gebruik te stimuleren.

Bij de paragraaf *Risicobeheersing en Weerstandsvermogen* de volgende opmerkingen:

- het risico "gebrek aan tijdige opschaling laadcapaciteit (netwerkcongestie)" is verdwenen uit de Top 10. Dit verrast ons, omdat het energievraagstuk nogal een urgent vraagstuk is en ook van invloed is op de (elektrische) mobiliteit. Wat is hiervoor de reden?

Concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024-2032

De inhoudelijke opmerkingen bij de Ontwerpbegroting gelden in grote mate ook voor het Uitvoeringsprogramma. Zo ligt ook in het Uitvoeringsprogramma in de inleiding de focus op nieuwe woningen die bereikbaar gemaakt moeten worden, terwijl er ook grote ontwikkelingen in werken, klimaart en energie zijn die gevolgen hebben voor de mobiliteit. Verzoek om de eerdere gedane opmerkingen, indien van toepassing, ook in het Uitvoeringsprogramma te verwerken. Daarnaast nog de volgende opmerkingen:

- wij zijn benieuwd wat voor gevolgen het nieuwe Beleidskader Mobiliteit heeft voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Wat voor (financiële) ruimte is er voor nieuwe projecten die bijdragen aan de doelen uit het nieuwe Beleidskader? Hier vragen wij extra aandacht voor, verzoek om ons hiervan op de hoogte te houden.
- Bij zowel verkeersveiligheid als de fiets missen wij het concrete verhaal wat we momenteel zien gebeuren op straat: het wordt drukker, steeds meer nieuwe soorten fietsen, meer snelheidsverschillen en ongelukken.

Wij wensen u veel succes met het verwerken van alle zienswijzen en zijn benieuwd naar uw reactie op onze zienswijze.

Hoogachtend,
de raad van de gemeente Amstelveen,
de griffier, de voorzitter,

Debby de Heus Tjapko Poppens

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening rechtsboven op pagina 1.