gemeente
Haarlemmermeer

Vervoerregio Amsterdam
T.a.v. het Dagelijks Bestuur
Postbus 626
1000AP AMSTERDAM
beleidskadermobiliteit@vervoerregio.nl

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Taurusavenue 100
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852

Cluster	Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon	mevrouw J. Prins
Telefoon	0900 1852
Uw brief	2023/17777/MD
Ons kenmerk	X.2023.03178
Bijlage(n)	Geen
Onderwerp	Zienswijze op het concept-Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

Verzenddatum

Geacht bestuur,

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.

Wij hebben echter wel een aantal opmerkingen naar aanleiding van het voorliggende concept-Beleidskader Mobiliteit.

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.

We gaan ervan uit dat onze opmerkingen worden verwerkt en zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

de griffier,	de voorzitter,
J. van der Rhee, B. Ha,	M.H.F. Schuurmans-Wijdeven