



Gemeenteraad

Uw contact W. Wieffering (Raadslid), C.J. -<c.noomen@amstelveen.nl>

T (020) 540 42 92

F (020) 540 45 59

w.wieffering@amstelveen.nl



Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam
(Onderwerp: reactie ontwerp Beleidskader Mobiliteit)
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen

*Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum
van deze brief*

Datum 19 juli 2023
Uw brief van 10 mei 2023
Uw kenmerk 2023/17777/MD
Ons kenmerk Z23-048627/D23-200325

Betreft Zienswijze ontwerp VRA Beleidskader Mobiliteit 2023

Geacht bestuur,

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.

Graag reageren wij als volgt:

Verkeersluwe en GOW 30 plannen Amsterdam

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-Zuidverbindingen in Amstelveen zijn cruciaal en de bereikbaarheid moet een randvoorwaarde zijn, ook voor de gemeente Amsterdam die nu met haast haar verkeersluwe plannen en 30km zones wil realiseren.

Deel A: Visie

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.

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. In zetten 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.

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?. 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. 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).

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.

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'.

Deel B: Uitwerking

Wij waarderen het dat verschillende deelregio's in de VRA apart worden gezien zoals de regio Amsteland-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.

Samengevat is onze reactie ten aanzien van deel B:

- Opnemen dat in de zuidelijke regio de auto een belangrijk vervoermiddel is en blijft;
- 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;
- De (e-/) fiets biedt een groot oplossend vermogen in de mobiliteitsuitdaging van de komende jaren en verdient in deel B meer prioriteit;
- In deel B meer nadruk leggen op verbeteren fijnmazigheid OV én verbeterde OV verbinding met Schiphol vanuit Amstelveen Zuid (/Aalsmeer noordoost).

Algemeen:

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.

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 zien met belangstelling uw reactie op onze zienswijze tegemoet.

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

Debby de Heus Kees Noomen, plv.

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