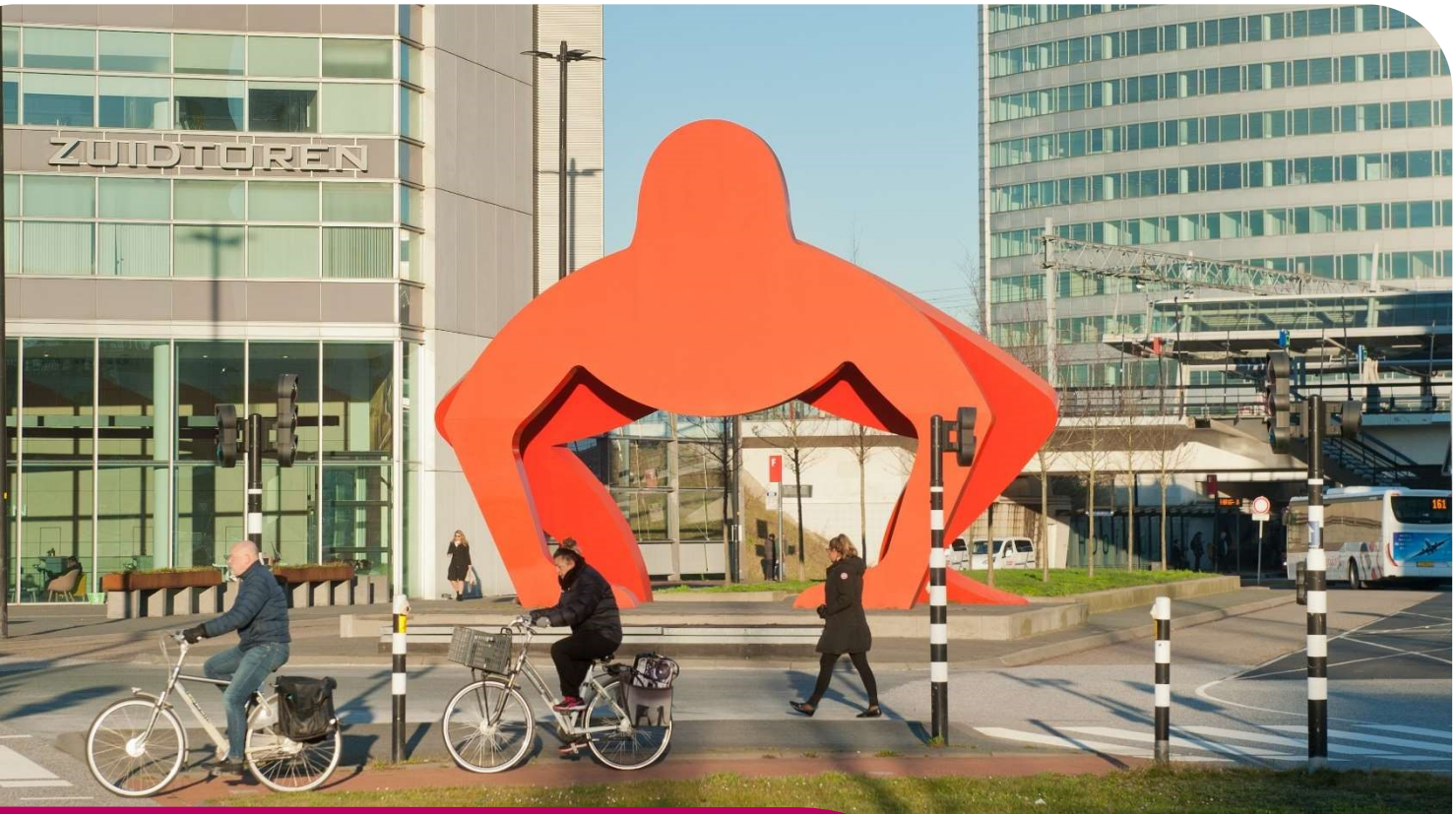


Verbinden in Verscheidenheid

Ontwerp Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

Deel A: Visie

11 april 2023

INHOUD

Voorwoord **3**

Samenvatting DEEL A - Visie **4**

Inleiding en leeswijzer **7**

1. Opgave en doelen **8**
1.1. Grote opgaven vragen andere, brede benadering 8
1.2. De Vervoerregio aan zet 11

2. Principes en richtingen **12**
2.1 Mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen 12
2.2 STOMP is de basis 13
2.3 Ieder gebied vraagt om een andere oplossing 15
2.4 Mobiliteit en Ruimte versterken elkaar 15

3. Sturen, samenwerken en bijsturen **17**
3.1 Samen voor en met de regio 17
3.2 Plan Do Check Act: sturen en bijsturen 19

Bijlage 1: Trends en ontwikkelingen **21**

Bijlage 2: Van doelen naar meetbare resultaten **24**

Bijlage 3: Taken en rollen van de Vervoerregio **27**

CONCEPT

VOORWOORD

We willen een bereikbare regio zijn voor de mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. Nu en in de toekomst. Dat vraagt om verantwoorde keuzes die voor de mens, onze omgeving en de planeet het beste zijn.

Meer dan ooit moeten we in deze drukste regio van het land zorgen voor schone en gezonde vervoersopties die passen bij de verschillende gebieden. Dat is nodig om ervoor te zorgen dat al onze inwoners en bezoekers hun bestemming kunnen bereiken.

Daarom werken we samen met onze partners aan een duurzaam bereikbare regio waarin onze reizigers veilig, betaalbaar, soepel en prettig kunnen reizen van deur tot deur.

Verschillende ontwikkelingen en nieuwe thema's binnen mobiliteit hebben ertoe geleid dat we ons beleidskader uit 2017 opnieuw hebben bekeken. Denk aan verduurzaming, het woningtekort, de toenemende drukte op straat, de steeds grotere aandacht voor een gezonde en verkeersveilige leefomgeving en een inclusieve samenleving. Hoewel dit nieuwe beleidskader verder bouwt op het vorige beleidskader, is de manier waarop we naar mobiliteit kijken wel sterk veranderd.

Dat is nodig om ervoor te zorgen dat mobiliteit echt past bij wat mensen in onze regio nodig hebben. We willen een regio zijn waarin jongeren hun vrienden kunnen ontmoeten, kinderen veilig op school kunnen komen, gezinnen makkelijk de bioscoop of het strand kunnen bereiken en ouderen op hun eigen tempo hun rondje langs de winkels kunnen blijven maken. Waar mensen op hun werk kunnen komen om een inkomen te verdienen. Mobiliteit op maat die past bij het gebied waar je bent en bij de wensen van bewoners en bezoekers.

Om dat voor elkaar te krijgen, nemen we de mens als uitgangspunt voor ons beleid. De keuzes en het gedrag van mensen bepalen namelijk het verkeersbeeld op straat. En de voorkeuren van mensen bepalen of zij het reizen prettig en ontspannen vinden. Inzicht in wat mensen beweegt en hoe we bepaalde keuzes kunnen aanmoedigen is daarom belangrijk. We kijken dus eerst vanuit de mens, daarna volgt pas het systeem. Voor ons betekent dit een andere manier van denken en (samen)werken, voor onze reizigers zorgt dit voor een fijne reisbeleving en voor onze inwoners voor een prettige woonomgeving.

Met in ons achterhoofd de persoonlijke wensen van reizigers en verschillende gebieden in onze regio, gaan we met dit beleidskader verbinden in verscheidenheid. Dat doen we samen met onze veertien gemeenten, vervoerders, inwoners en andere overheden. We nemen hen graag aan de hand mee om te werken aan onze gezamenlijke doelen voor mobiliteit, zodat iedereen in onze regio comfortabel en veilig kan blijven reizen.

Melanie van der Horst
Voorzitter dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam

CONCEPT

SAMENVATTING DEEL A - VISIE

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.

BREDE WELVAART

De Vervoerregio pakt de mobiliteitsopgaven aan vanuit het concept 'Brede Welvaart'. Een goed ingericht mobiliteitssysteem zorgt voor een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Daarmee is mobiliteit een middel om onze brede welvaart te vergroten voor reizigers en voor niet-reizigers. We kijken eerst vanuit de mens, pas daarna volgt het systeem. Dit verandert de doelen en opgaven van ons mobiliteitsbeleid. Die vertalen we in vijf samenhangende thema's: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit.



Bereikbaarheid - Ons doel is optimale bereikbaarheid voor onze inwoners, werknemers, bezoekers en bedrijven. Dat was altijd al zo, maar de invulling verandert. We verbreden de definitie van bereikbaarheid naar 'de mogelijkheden voor iedereen om binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn'.

Inclusiviteit - Iedereen moet kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale gesteldheid, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol. We willen dat iedereen genoeg kansen heeft om voorzieningen, sociale contacten, een opleiding of werkplek te bereiken. Wanneer dit niet toereikend is zoeken we naar oplossingen.

Duurzaamheid - Ons klimaat verandert snel, de biodiversiteit gaat achteruit en onze grondstoffen raken op. Voor de Vervoerregio betekent dit dat we de komende jaren grote stappen moeten zetten naar een

CONCEPT

mobiliteitssysteem met een neutrale ecologische impact in 2050. We werken aan een CO_2-neutraal mobiliteitssysteem, het verminderen van stikstofuitstoot, verminderd grondstoffenverbruik, verminderde invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu, het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Verkeersveiligheid – Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden in het verkeer stijgt. De Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen. Door meer op risico's te sturen, willen we op korte termijn een trendbreuk realiseren en de stijging omzetten in een daling. We richten ons op de aanpassing van de wegen en het gedrag van de verkeersdeelnemer.

Gezondheid – Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes dragen we positief bij aan onze fysieke en mentale gezondheid. Dat kan door mensen aan te moedigen meer voor actieve manieren van vervoer (lopen, fietsen) te kiezen. En we werken toe naar minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder geluid en zo min mogelijk stress.

PRINCIPES EN RICHTINGEN

De visie ondersteunen wij met vier uitgangspunten die de rode draad van het Beleidskader vormen.

De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen - Reizigers in onze regio moeten comfortabel, veilig, vlot en onbezorgd hun bestemmingen kunnen bereiken. Inzicht in wat mensen beweegt en hoe we bepaalde keuzes kunnen aanmoedigen is daarom belangrijk. We nemen gedragsbeïnvloeding en de vraagkant van mobiliteit als uitgangspunt en kijken welke maatregelen in de infrastructuur daar het beste op aansluiten.

STOMP is de basis – We willen de mobiliteit in onze regio verminderen, veranderen en verduurzamen. **Verminderen** betekent inzetten op slimme ruimtelijke keuzes, mijden van de spits en thuiswerken. Voor **veranderen** hanteren we het STOMP-principe (Stappen – Trappen – OV – Mobiliteitsdiensten – Privéauto): we moedigen de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen, en passend zijn bij het gebied waar je reist. Dit betekent dat we de vervoersopties makkelijker en aantrekkelijker maken die minder ruimte innemen en veiliger, gezonder en duurzamer zijn. Zonder bepaalde vervoersopties te verbieden of onmogelijk te maken. De consequente inzet van STOMP draagt ook bij aan **verduurzaming**. Verder zetten we in op verminderde uitstoot van schadelijke stoffen, het gebruik van schone energie en de inzet van zo min mogelijk grondstoffen om dit doel te bereiken.

Ieder gebied vraagt om een andere oplossing – De Vervoerregio is in alle opzichten een diverse regio. We maken daarom onderscheid tussen vijf verschillende gebiedstypen, van hoogstedelijk tot landelijk. Ieder gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP-principe: in landelijk gebied houdt de auto een grotere rol, maar moeten de alternatieven ook beter worden; in centra veel ruimte voor lopen en fietsen en doorgaand verkeer eromheen. We kijken ook naar de relaties tússen de gebiedstypen, waarbij onder meer hubs overstappen tussen vervoerswijzen mogelijk maken. We geven onze inwoners dus keuzemogelijkheden die passen bij de omgeving en aansluiten op onze doelen.

Mobiliteit en ruimte versterken elkaar – De Vervoerregio heeft geen zeggenschap over de openbare ruimte en is geen wegbeheerder, maar heeft wel grote belangen bij een goede ruimtelijke ordening en een goede, prettige en klimaatbestendige openbare ruimte. Dit bepaalt namelijk hoe mensen kunnen en

CONCEPT

willen reizen. Samen met onze partners streven we naar nabijheid van dagelijkse activiteiten en prettig ingerichte wijken, buurten en straten. We helpen gemeenten om bereikbaarheid een goede plek te geven binnen ruimtelijke plannen.



STUREN, SAMENWERKEN EN BIJSTUREN

Nieuw beleid vraagt om nieuwe keuzes en afwegingen en een nieuwe manier van werken. Sturen, samenwerken en bijsturen zijn daarbij erg belangrijk.

Samen voor en met de regio – Voor het uitvoeren van activiteiten en projecten hebben we alle partijen in de regio nodig. We zoeken daarom de samenwerking, vooral met onze gemeenten. Om onze doelen te bereiken gaan we bewoners, bezoekers, werknemers, onderwijsinstellingen en bedrijven beter betrekken.

Plan Do Check Act: sturen en bijsturen – Omdat de toekomst altijd onbekend en onvoorspelbaar is, moeten we ervoor zorgen dat we wendbaar en gefocust zijn. We kiezen een duidelijke richting, maar sturen bij als de situatie verandert of nieuwe kansen voorbij komen. Dat doen we via de **Plan-Do-Check-Act-cyclus**: we maken een visie, voeren deze stap voor stap door, meten de effecten en sturen indien nodig bij. We werken hierbij **waardegedreven** en sturen op dat wat in het dagelijks leven belangrijk is voor de bewoners en reizigers in de regio. We ontwikkelen een **afwegingskader** dat de brede welvaart koppelt aan efficiënt gebruik van ruimte, energie en financiën en waarmee we afwegingen binnen en tussen projecten maken. We gaan de vijf brede welvaart doelen vertalen in goed meetbare indicatoren. Hiermee gaan we in een **monitoringsplan** bijhouden of beleidskeuzes en investeringen voldoende aan de doelen bijdragen of dat we moeten bijsturen. Ook willen we meer ruimte geven aan **experimenten**, die bij succes een vervolg kunnen krijgen, en vooraan staan bij nuttige **innovaties**. We staan open voor **initiatieven** van buiten, zoals van bewoners of marktpartijen. Ten slotte vraagt het werken vanuit de nieuwe doelen binnen deze plan-do-check-act-cyclus een **cultuurverandering** bij de medewerkers van de Vervoerregio. We gaan van een focus op infrastructuur, vervoer, reistijd en snelheid naar een bredere blik waarin duurzaamheid, gezondheid, veiligheid en inclusiviteit net zo belangrijk worden.

CONCEPT

INLEIDING EN LEESWIJZER

Dit document beschrijft onze lange termijn visie op mobiliteit en bereikbaarheid. Eerst presenteren we het concept brede welvaart. Hierbij wordt aandacht besteedt aan de pijlers bereikbaarheid, inclusiviteit, gezondheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Daarnaast komen de trends en ontwikkelingen voorbij die ons hebben aangemoedigd om ons beleid opnieuw te bekijken.

Daarna leggen we de uitgangspunten uit die de rode draad van dit document vormen. Zo staan mensen, groepen en reizigers voorop in ons beleid. We gaan hier dieper in op het STOMP-principe (bij het inzetten van maatregelen denken we in de volgorde 'Stappen-Trappen-OV-Mobiliteitsdiensten-Privéauto') dat voor een groot deel de keuzes in dit beleidsdocument hebben bepaald. Dit principe helpt namelijk goed om onze doelen te bereiken. Ook kunt u in dit hoofdstuk lezen dat de mobiliteitsproblemen niet overal hetzelfde zijn en dat voor elk gebied andere oplossingen nodig zijn. Tenslotte is ook de ruimte een belangrijk hulpmiddel, want mobiliteit begint bij een goede ruimtelijke ordening.

In het laatste hoofdstuk besteden we aandacht aan de manier waarop we het beleid werkelijkheid willen laten worden. We vinden het belangrijk dat we dat samen met onze reizigers, vervoerders, gemeenten en andere overheden doen en zo samenwerken om onze gemeenschappelijke doelen te bereiken. We nemen u mee in de manier waarop we Plan-Do-Check-Act willen gaan inzetten en vertellen we wat dit betekent voor de cultuur van onze organisatie en onze manier van werken.

Voor een uitwerking van deze visie voor onze deelregio's en voor verschillende deelonderwerpen zoals gedrag, fiets, publieke mobiliteit en ruimtelijke ordening, verwijzen we u naar deel B van het Beleidskader Mobiliteit.

CONCEPT

1. OPGAVE EN DOELEN

Vervoerregio Amsterdam verbindt veertien gemeenten en samen met de gemeenten werken we aan een regio waar mensen zich prettig en vlot kunnen verplaatsen. Met dit beleidskader willen we niet alleen de verbindingen tussen plekken en mensen beter maken, maar ook de verbinding met andere taakvelden zoals ruimte en wonen, waar provincie en gemeenten verantwoordelijk voor zijn. En dat in een regio met verschillende gebieden en met inwoners en bezoekers die verschillende mogelijkheden en wensen hebben. Daarom ook de titel van dit beleidskader: Verbinden in Verscheidenheid.

Het Beleidskader Mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio Amsterdam. Het geeft onze doelen en ambities weer en geeft richting aan al onze activiteiten, onze investeringen en de keuzes die we daarbij moeten maken. Meer specifiek is het beleidskader – als uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoersplan[1] zoals verplicht vanuit de Planwet Verkeer en Vervoer ook tevens hanteerbaar als “sustainable urban mobility plan” (SUMP[2]) – gewenst om in aanmerking te komen voor Europese subsidies – de basis voor de beslissingen die het dagelijks bestuur en de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam nemen.

1.1. GROTE OPGAVEN VRAGEN ANDERE, BREDE BENADERING

De maatschappelijke opgaven die op ons afkomen op het gebied van klimaat, energie, woningbouw, werkgelegenheid, verkeersveiligheid en de toenemende ongelijkheid in de samenleving zijn groot en ingrijpend. Zie ook de trends en ontwikkelingen in Bijlage 1. Mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol en doorgaan op de oude weg is daarbij geen optie: de regio loopt dan vast. En dan bedoelen we niet (alleen) dat het verkeer vastloopt. We halen onze klimaatdoelen niet, we kunnen te weinig woningen bouwen en de leefkwaliteit wordt slechter.
Er is een verandering in de mobiliteit nodig en daarvoor zijn scherpere keuzes nodig. Keuzes die de opgaves aan elkaar verbinden en die rekening houden met de verscheidenheid van onze regio. Het Beleidskader Mobiliteit legt die scherpere keuzes op verschillende thema’s en voor verschillende vervoersmiddelen vast.

Dit vraagt om een bredere benadering van mobiliteit dan we tot nu toe gewend waren.
Steeds meer overheden kiezen ervoor om de maatschappelijke opgaven aan te pakken vanuit het concept ‘Brede Welvaart’ (zie kader). Vervoerregio Amsterdam sluit zich daar met dit Beleidskader bij aan. Want een goed ingericht mobiliteitssysteem zorgt voor een sterke en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Een goed ingericht mobiliteitssysteem is een middel om onze brede welvaart te vergroten voor reizigers en voor omwonenden langs de infrastructuur. Zo bewaken we de ecologische bovengrens en de sociale ondergrens (zie afbeelding hieronder). Omdat welzijn, welbevinden en duurzaamheid voor ons voorop staan, onderbouwen we onze keuzes ook anders: we kijken eerst naar de mens en het gebied en kijken op basis daarvan welke oplossingen (welke systemen) daarbij passen. Daarbij vinden we het belangrijker dat mobiliteit eraan bijdraagt dat het welzijn van iedere persoon voldoende is, dan dat we daar waar het al (heel) goed is, het nóg beter maken.

[1] Als bedoeld in artikel 6 van de Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam.
[2] Als bedoeld in het Urban Mobility Framework (Europese Commissie, 2022): een SUMP wordt verplicht voor knooppunten in het Trans-Europese transportnetwerk en is voorwaarde voor verschillende EU-subsidies.

CONCEPT

Door aan mobiliteit te werken vanuit brede welvaart, veranderen ook de doelen en opgaven van ons mobiliteitsbeleid. Die vertalen we in vijf samenhangende thema's: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit.

Brede welvaart

Brede welvaart gaat over alles dat invloed heeft op ons welzijn en welbevinden. Behalve materiële welvaart betekent het ook onze gezondheid, veiligheid, opleiding, sociale contacten, zingeving, zorg, persoonlijke ontwikkeling, vrijetijdsbesteding en de kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan de brede welvaart en het welzijn van mensen. Hierdoor kunnen we belangrijke bestemmingen bereiken, zoals werk, winkels, sport en onze sociale contacten. Ook kan mobiliteit onze lichamelijke en geestelijke gezondheid verbeteren, bijvoorbeeld wanneer we buiten wandelen of een rondje fietsen. Het zorgt er ook voor dat mensen over de producten en diensten kunnen beschikken die hun welzijn vergroten. Maar door mobiliteit kan de brede welvaart ook verminderen, bijvoorbeeld door verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, stress en milieuvervuiling.



Figuur 1: Toepassing van brede welvaart in de Vervoerregio Amsterdam

CONCEPT

Bereikbaarheid sluit als thema direct aan op de taken en verantwoordelijkheden van de Vervoerregio. Ons doel is om de Amsterdamse regio te houden voor onze inwoners, werknemers, bezoekers en bedrijven. Dat blijft hetzelfde, maar de invulling verandert. We verbreden de definitie van bereikbaarheid naar *'de mogelijkheden voor iedereen om binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn'*. Het gaat om het goed kunnen bereiken van dagelijkse voorzieningen en recreatiemogelijkheden en het hebben van voldoende mogelijkheden voor banen en opleiding. 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'*.

Inclusiviteit houdt in dat iedereen moet kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale beperking, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol. De wet verplicht ons zelfs dat ons mobiliteitssysteem *fysiek en mentaal* aan iedereen toegang biedt. Kan iemand goed het voertuig betreden, de weg goed vinden en is betalen voor iedereen mogelijk? De Vervoerregio investeert hierin en dat blijft ook de komende jaren nodig, met oplossingen die passen bij verschillende doelgroepen. We kijken of iedereen genoeg kansen heeft om voorzieningen, sociale contacten, een opleiding of werkplek te bereiken. Als er plekken in onze regio zijn waar dat niet het geval is (voor bepaalde groepen), bijvoorbeeld door een mobiliteitsbeperking, leeftijd, inkomen of door belemmeringen of onvoldoende aanbod, dan is er sprake van bereikbaarheidsongelijkheid. Dan zijn betere, sociaal veiligere en/of beter betaalbare oplossingen nodig. Inclusiviteit is een relatief nieuw thema binnen mobiliteit waar we nog niet genoeg kennis van hebben. Daarom doen we in de komende jaren meer onderzoek naar specifieke doelgroepen en de mogelijke oplossingen voor hun problemen.

Het derde thema is **duurzaamheid**. Ons klimaat verandert snel, de biodiversiteit gaat achteruit en onze grondstoffen raken op. We moeten samen alles op alles zetten om deze ontwikkelingen tegen te gaan en de negatieve gevolgen ervan te verminderen. Voor de Vervoerregio betekent dit dat we de komende jaren grote stappen zetten naar een mobiliteitssysteem met een neutrale ecologische impact in 2050. Dat is niet alleen een mobiliteitssysteem dat per saldo geen CO_2 uitstoot. Het gaat ook om het verminderen van de stikstofuitstoot, ons grondstoffenverbruik, de invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu en het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit. In een wereld waarin het klimaat al bezig is te veranderen, zien we nu al de noodzaak om de invloed op ons mobiliteitssysteem te verkleinen. Denk aan het verminderen van wateroverlast op bijvoorbeeld wegen en stations bij langdurige regen of een dijkdoorbraak en het zorgen voor verkoeling en schaduw tijdens langdurige hitte.

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema vanwege het persoonlijk leed dat verkeersongevallen veroorzaken: elk slachtoffer is er één te veel. Daarbij zijn de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid veel hoger dan bijvoorbeeld die van dagelijkse files of de uitstoot van schadelijke emissies. Na jaren van daling stijgt het aantal doden en ernstige verkeersslachtoffers de laatste tijd weer. Daar maken we ons zorgen over. De Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij nul verkeersdoden en ernstige slachtoffers komen. Dat betekent dat we meer moeten doen dan nu. Door meer op risico's te sturen, willen we op korte termijn een omslag bereiken en onze doelen beter te kunnen bereiken. We richten ons op de aanpassing van de wegen en het gedrag van de verkeersdeelnemer (educatie en handhaving gericht op veilig gedrag, aandacht voor kwetsbare groepen).

CONCEPT

Het laatste thema is **gezondheid** en daar kunnen wij met mobiliteitsoplossingen en -keuzes positief aan bijdragen. Gemiddeld genomen is de gezondheidssituatie in Nederland, en ook in onze regio, goed. Toch zijn er aandachtspunten: het aantal ouderen neemt toe, enkele steden in onze regio scoren laag in de Gezonde Stad Index (Arcadis, 2022) en steeds meer mensen hebben problemen met hun mentale gezondheid. We willen het mobiliteitssysteem en onze openbare ruimte daarom zo inrichten dat het zorgt voor een gezonde leefstijl. Dat kan door mensen aan te moedigen meer voor actieve manieren van vervoer (lopen, fietsen) te kiezen. Maar het werken aan een gezonde regio betekent ook het verminderen van de invloed die schadelijke stoffen, geluid en drukte door mobiliteit hebben op de fysieke en mentale gezondheid van omwonenden. We willen veilig en zonder veel stress kunnen reizen, en dat is best lastig in een regio die steeds drukker wordt. Wanneer we dat bereiken, dan draagt dat ook bij aan andere doelen bij thema's als duurzaamheid, inclusiviteit of verkeersveiligheid. Hieruit blijkt opnieuw dat, als we brede welvaart in het mobiliteitsbeleid toepassen, we de diverse doelen met elkaar verbinden.

Doelen vertaald in meetbare resultaten
Om te weten of we onze doelen overal bereiken, is het nodig dat we ze kunnen meten. Dat doen we door de doelen te vertalen in meetbare resultaten. Zo is een meetbaar resultaat voor verkeersveiligheid: "in 2050 komen we zo dicht mogelijk bij nul verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden". En voor gezondheid kunnen we meten wat het aandeel is van lopen en fietsen in het totale aantal verplaatsingen. We vinden het daarbij ook belangrijk te meten of mensen tevreden zijn of zich prettig voelen over de mobiliteit. Dus als onderdeel van het doel bereikbaarheid, meten we bijvoorbeeld ook hoe goed mensen de bereikbaarheid van hun woonplek vinden. Voor alle vijf doelen hebben wij een voorzet voor meetbare resultaten opgenomen in Bijlage 2.

1.2. DE VERVOERREGIO AAN ZET

Vanuit onze wettelijke taken[3] kan de Vervoerregio een belangrijke rol spelen om de mobiliteit te verbeteren en daarmee de brede welvaart in de regio Amsterdam te vergroten. Als opdrachtgever van het openbaar vervoer zijn we verantwoordelijk voor het stad- en streekvervoer. We geven opdrachten (zogenaamde OV-concessies) en subsidies aan vervoerbedrijven voor het uitvoeren van het openbaar vervoer. Sinds 2022 zijn we ook (volledig) verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de metro- en trambanen en (met de vervoerder) de aangewezen partij voor de veiligheid op het lokaalspoor[4].

Van het Rijk ontvangen we de Brede Doel Uitkering (BDU) waarmee we overal in de regio kunnen investeren in bereikbaarheidsoplossingen, van nieuwe tramlijnen en toegankelijke bushaltes tot fietspaden, verkeersveiligheidscampagnes en laadpalen voor schone voertuigen. Anders dan bijvoorbeeld gemeenten of provincies, is de Vervoerregio geen wegbeheerder (maar wij zijn wel verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van metro- en tramsporen) en hebben we geen ruimtelijke taken. Alleen als het een weg . Samenwerking met andere partijen is dus belangrijk om onze doelen te bereiken. Zo stellen we regionaal beleid op en organiseren we projecten die we samen uitvoeren. Ook ontwikkelen en delen we kennis, bijvoorbeeld via het MRA-platform Smart Mobility. Met dit beleidskader geven we aan hoe we deze rollen en taken in de komende periode willen invullen, om zo onze doelen te bereiken. Waarbij we ons vooral richten op de plekken waar het nog onvoldoende is, in plaats van nóg beter maken wat al (heel) goed is.

[3] Zie Bijlage 3 voor een uitgebreidere beschrijving van onze taken en rollen
[4] Lokale of interlokale spoorwegen voor openbaar personenvervoer: metro- of tramwegen.

CONCEPT

2. PRINCIPES EN RICHTINGEN

Wij willen de bijdrage van mobiliteit aan brede welvaart in onze regio optimaliseren. Dat doen we door de volgende principes te hanteren.



Figuur 2: Principes van het beleidskader

2.1 MENS ALS STARTPUNT VOOR COMFORTABEL, VEILIG EN ONTSPANNEN REIZEN



Reizigers in onze regio moeten comfortabel, veilig, vlot en onbezorgd hun bestemmingen kunnen bereiken. We zorgen ervoor dat reizen een fijne beleving is.
Ongeacht fysieke en mentale gesteldheid, leeftijd en inkomen. Iedereen moet zich intuïtief en zonder beperkingen kunnen verplaatsen van deur tot deur, op elke plek en elk moment. We hebben steeds meer keuzeopties die dat mogelijk te maken. Ook richten we de omgeving zo in dat ook de kwetsbare groepen zich welkom voelen en goed gebruik kunnen maken van het mobiliteitssysteem. Onze maatstaf is: als het door kwetsbare groepen gebruikt kan worden, dan kan iedereen dat.

Hiervoor is het nodig de mens als uitgangspunt voor ons beleid te nemen. De keuzes en het gedrag van mensen bepalen namelijk het verkeersbeeld op straat. En de voorkeuren van mensen bepalen of zij het reizen comfortabel en ontspannen vinden.

CONCEPT

Inzicht in wat mensen beweegt en hoe we bepaalde keuzes kunnen aanmoedigen, is daarom belangrijk. Op basis van (gedrags-)inzichten kunnen we maatregelen nemen die de vraag naar mobiliteit beïnvloeden, die mensen laten nadenken of ze wel een (extra) eigen auto nodig hebben en die zorgen voor duurzamer en veiliger mobiliteitsgedrag. Bijvoorbeeld via opleiding en campagnes, maar ook door gedragskennis te gebruiken bij het ontwerpen van straten en bij het bepalen van de tarieven voor de verschillende vervoersmiddelen. Zo kunnen we mensen van jong tot oud, van elke achtergrond en in elk deel van onze regio, helpen om bijvoorbeeld veilig te fietsen of het openbaar vervoer te gaan gebruiken én daarbij rekening te houden met elkaar.

Het kijken vanuit de mens nemen we ook verderop in dit beleidskader als startpunt. We beginnen met gedragsbeïnvloeding en de vraagkant van mobiliteit, daarna gaan we pas in op de infrastructuur. Bovendien nemen we ook bij het bepalen van onze inzet op infrastructuur, mobiliteitsdiensten en ruimtelijke keuzes de gebruiker als uitgangspunt: wat heeft de gebruiker nodig om bepaalde mobiliteitskeuzes te kunnen maken en bepaald verkeersgedrag te laten zien?

2.2 STOMP IS DE BASIS

Om onze doelen te bereiken, willen we de mobiliteit in onze regio verminderen, veranderen en verduurzamen.

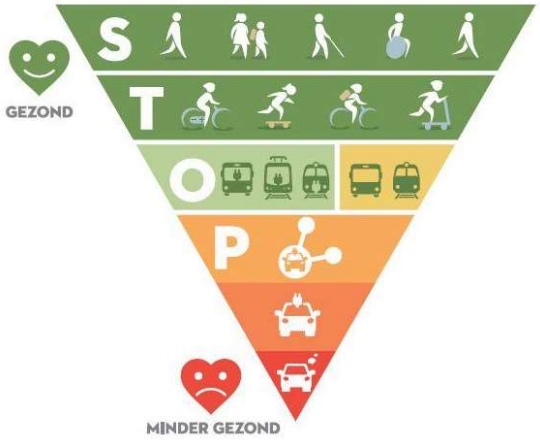
We beginnen met het verminderen van mobiliteit. Dat is de meest effectieve maatregel, want het voorkomt onnodig energiegebruik en vermindert de drukte op straat. Verminderen kan op verschillende manieren. Ritten niet meer maken, bijvoorbeeld door thuiswerken. Ritten op een ander moment maken, waardoor de spits minder druk wordt. En kortere ritten maken. Slimme ruimtelijke keuzes zijn hierbij heel belangrijk.



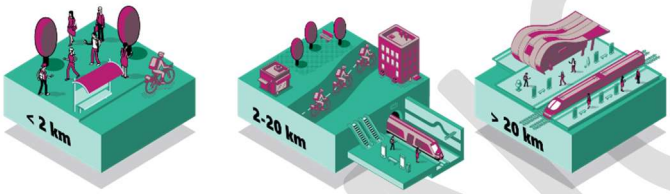
STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto
Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit. Wat STOMP precies betekent voor een gebied, is sterk afhankelijk van de *gebiedstypologie*.

STOMP Principe (bron: CROW-KpVV, 2021)

Veranderen gaat over de keuze voor het vervoermiddel. We moedigen de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen. Dit doen we volgens het STOMP-principe. Dit betekent dat we de vervoersopties makkelijker en aantrekkelijker maken die minder ruimte innemen en veiliger, gezonder en duurzamer zijn. Zonder bepaalde vervoersopties te verbieden of onmogelijk te maken. 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 dat de auto. Afhankelijk van het type gebied en de persoonlijke situatie en gezondheid kan dan de best passende manier van vervoer gekozen worden.
Voor goederenvervoer betekent dit: vervoer over grotere afstanden over water en spoor, waar dat kan. En in de bebouwde kom liever combineren en vaker – maar niet altijd – met kleine voertuigen.



Dit houdt in dat we moeten zorgen voor een regio waarbij de ruimte zo is ingericht dat bestemmingen dichtbij zijn en het uitnodigt om te kiezen voor de actieve en gedeelde mobiliteitskeuzes. Ook moet fietsinfrastructuur uitnodigend en van hoge kwaliteit zijn en moeten we zorgen dat het HOV op de belangrijke trajecten voldoende snel is. Het kan ook betekenen dat een andere route voor de (doorgaande) auto buitenom nodig is, of dat parkeren in een centrumgebied duurder en lastiger is dan aan de rand ervan.
STOMP betekent verder dat we niet met één vervoersmiddel alle problemen willen oplossen, want iedere situatie is anders. We zoeken juist de ideale combinatie. Bijvoorbeeld in landelijk gebied, waar mensen met de auto naar een knooppunt of hub kunnen rijden en dan kunnen overstappen op ov. Zo kunnen mensen makkelijk de grotere afstanden afleggen met vervoersmiddelen naar keuze, maar die wel passen bij de omstandigheden en het gebied. Door nieuwe manieren van vervoer en diensten ontstaan daarvoor ook nieuwe kansen. Dit zie je heel goed bij de fiets. Steeds meer mensen hebben een elektrische fiets. Daardoor kunnen mensen vaker én verder fietsen in onze regio. Dat willen we dus aanmoedigen en nog aantrekkelijker maken. En je ziet het ook in het openbaar vervoer. In landelijk gebied of aan de randen van woonwijken is het bijvoorbeeld moeilijk een goed en betaalbaar aanbod te geven. Maar door ov te verbinden met nieuwe flexibele vervoersoplossingen en deelmobiliteit, kunnen we toewerken naar een beter en toegankelijker aanbod van publieke mobiliteit[5].



Prijsprikkels zijn verder heel nuttig om de verandering verder aan te moedigen. Denk aan belastingregels voor woon-werkverkeer, accijnzen, kilometerheffing en parkeerbeleid. De Vervoerregio heeft hier geen bevoegdheden, maar biedt graag haar kennis en expertise aan. Ook gaan we hier graag het gesprek over aan met onze gemeenten, de MRA-partners en het Rijk.

Ten slotte zetten we in op verduurzamen. Daarom zetten we ook eerst in op lopen en fietsen. Maar in veel gevallen bieden juist gemotoriseerde vervoersmiddelen of vervoersmiddelen met (trap) ondersteuning de gebruiker de beste mogelijkheden. Daarom willen we dat ook die voertuigen zo min mogelijk schadelijke stoffen uitstoten, schone energie gebruiken en de productie en beheer en onderhoud zo min mogelijk impact op het milieu heeft. Dat doen we onder meer door als opdrachtgever van het ov zero emissie en schone energie als uitgangspunt te nemen en eisen rond circulariteit (hergebruik) op te nemen. We stimuleren gemeenten zero emissie zones in te stellen voor stadslogistiek, waar alleen nog voertuigen mogen komen die geen schadelijke stoffen uitstoten. En we vragen onze partners om met prijsprikkels voor schoon vervoer te bevorderen.

[5] Een samenhangend kwalitatief goed aanbod van vervoersmiddelen, die toegankelijk zijn voor iedereen en die passen bij het gebied en de doelgroep. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Zie verder Beleidskader Mobiliteit deel B – Uitwerking.

CONCEPT

2.3 IEDER GEBIED VRAAGT OM EEN ANDERE OPLOSSING

De Vervoerregio bestaat uit veertien gemeenten die veel van elkaar verschillen. Van hoogstedelijk tot landelijk gebied. Van woonwijken met weinig voorzieningen, stadscentra met een combinatie van wonen en werken, tot kantoor- en industriegebieden. De beschikbare ruimte, de inrichting en de beschikbare infrastructuur verschilt sterk en daarmee ook de mobiliteitsoplossingen die daar het beste bij passen. Toch zijn er ook overeenkomsten tussen verschillende gebieden te omschrijven. Bijvoorbeeld in de mate van verstedelijking of type voorzieningen. We maken daarom onderscheid tussen vijf verschillende gebiedstypen (zie deel B, hoofdstuk 1). Ieder gebiedstype vraagt een andere invulling van de mobiliteit. Zo krijgt het STOMP-principe overal een andere invulling. We proberen onze inwoners keuzemogelijkheden te geven, die passen bij de omgeving en aansluiten op onze doelen. We kijken daarbij ook naar het reizen tussen de gebieden en bieden daarbij directe verbindingen en overstapmogelijkheden naar andere vervoersmiddelen.

Zo sluiten we met de mobiliteitsoplossingen dus aan bij de verscheidenheid van onze regio.
In landelijk gebied zijn de afstanden bijvoorbeeld vaak groter en is de auto dus vaker de beste oplossing, bijvoorbeeld als je van het ene naar het andere landelijke gebied in onze regio wilt. Maar de e-bike vergroot ook in landelijk gebied de mogelijkheden van de fiets. Dat alternatief willen we dan beter maken. En via hubs sluiten we het landelijk gebied aan op andere typen gebieden.
In de grotere dorpen, maar ook buiten de centra in steden, is het steeds vaker zoeken naar de balans, mede doordat er meer mensen komen door woningbouw. Hier kan deelmobiliteit, als onderdeel van publieke mobiliteit, ervoor zorgen dat mensen minder snel een (tweede of derde) auto aanschaffen.
In centrumgebieden en hoogstedelijk gebied is veel aandacht nodig voor de verblijfskwaliteit. Daarom staan lopen en fietsen daar voorop en zijn ze goed bereikbaar met ov. Bewoners kiezen er vaker voor geen auto te hebben. Met de auto kun je er komen, maar doorgaand verkeer willen we voorkomen.
Zie hiervoor verder deel B van het Beleidskader, Hoofdstuk 1.

2.4 MOBILITEIT EN RUIMTE VERSTERKEN ELKAAR

De Vervoerregio heeft geen zeggenschap over de openbare ruimte en is geen wegbeheerder, maar heeft wel grote belangen bij een goede ruimtelijke ordening en een goede, prettige en klimaatbestendige openbare ruimte.

Goede bereikbaarheid valt of staat allereerst met hoe dichtbij bestemmingen zijn. In het stedelijke gebied bereiken we dit bijvoorbeeld door woningen, kantoren en voorzieningen dicht op elkaar te bouwen, en bij voorkeur in de buurt van (ov-)knooppunten. Dan hoeven bewoners en bezoekers minder te reizen, en worden lopen en fietsen logischer. Kosten voor investeringen in en het uitvoeren van ov zijn zo minder. We willen verder dat de regio zo is ingericht dat woon- en werklocaties op logische plekken voor het ov liggen. Vooral het zorgen voor meer arbeidsplaatsen op knooppunten buiten Amsterdam is van groot belang voor een evenwichtigere mobiliteit in de regio. Ook buiten het grootstedelijk gebied komen we op voor compact bouwen, om zo het draagvlak voor goede fietsroutes en snelle en frequente ov-verbindingen richting de stad te vergroten.

Binnen wijken en buurten is prettige inrichting gewenst met de focus op verblijfskwaliteit en actieve vormen van mobiliteit. Loop- en fietsroutes sluiten goed aan op ov-haltes, knooppunten en mobiliteitshubs. Groen zorgt daarbij zowel voor een betere beleving als voor klimaatadaptatie. Daarom

CONCEPT

dragen we niet alleen bij aan een veilige, maar ook een groene en klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte, passend bij het gebiedstype.

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. Zo draagt de Vervoerregio bij aan goede bereikbaarheid binnen ruimtelijke plannen, en sluiten we aan bij de verstedelijkingsafspraken.

CONCEPT

3. STUREN, SAMENWERKEN EN BIJSTUREN

Nieuw beleid vraagt om nieuwe keuzes en afwegingen en een nieuwe manier van werken. Want dit beleidskader slaagt pas wanneer we onze beleidskeuzes ook echt om kunnen zetten in activiteiten. Bijvoorbeeld in ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en de concessies en contracten voor het openbaar vervoer, maar ook bij gemeenten. Sturen, samenwerken en bijsturen zijn daarbij erg belangrijk.

3.1 SAMEN VOOR EN MET DE REGIO

De mensen betrekken

De Vervoerregio werkt voor de bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijven in onze regio. Wij willen aansluiten op wat mensen belangrijk vinden. Daarom proberen we al deze mensen – direct en via onze gemeenten en vervoerders – bij onze keuzes te betrekken. En dat is soms lastig, omdat we vaak slechts een deel van de mensen kunnen bereiken. Meestal het deel dat zich persoonlijk betrokken voelt bij het onderwerp en de tijd en mogelijkheid heeft om zich daarover uit te spreken.

Voor de projecten waar wij als Vervoerregio zelf verantwoordelijk voor zijn (zoals dit beleidskader), betrekken wij de mensen al op allerlei manieren: via de Reizigersadviesraad, het reizigerspanel, de OV-klantenbarometer en door de inzet van mystery guests. Ook betrekken we ervaringsdeskundigen bij onze beleidskeuzes. En bij grote projecten maken we omgevingsmanagers verantwoordelijk voor goede betrokkenheid van de mensen in de regio. Om tot nog betere voorstellen en oplossingen te komen, willen we de komende tijd wel gaan kijken of we aanvullend nieuwe vormen van meedenken en meepraten kunnen uitproberen.

Uitkomsten bewonersenquête

- 874 inwoners en reizigers uit verschillende delen van onze regio hebben de enquête ingevuld;
- 67% geeft aan tevreden te zijn over het reizen in de regio;
- De drukte op wegen, fietspaden en het ov wordt relatief slecht beoordeeld;
- De verbetering van het ov is een belangrijk verbeterpunt: deelnemers willen liever een lagere prijs en meer, beter en gemakkelijker ov. Ze geven aan dat dit ook kan helpen om vaker het ov te pakken in plaats van de auto;
- Men wil meer ruimte voor fiets en voetganger, net als meer voorzieningen in de buurt en minder verkeerslachtoffers;
- 6 % geeft aan meer wegen voor auto's te wensen;
- Redenen om met de auto te gaan zijn: flexibiliteit, afhankelijkheid en plezier. Redenen om met het ov te gaan zijn: praktisch, comfort en snelheid. Redenen om met de fiets te gaan zijn: praktisch flexibiliteit en comfort;
- Op wijkniveau geeft een ruime meerderheid aan graag meer ruimte te hebben voor openbare ruimte en groen en minder voor zaken als parkeren. Ook is men voor verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur in de bebouwde kom. En 96% vindt dat kinderen zelf naar school moeten kunnen fietsen, ook als de schoolomgevingen daardoor minder toegankelijk worden voor auto's.

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. En gemeenten en provincie in hun verantwoordelijkheid op het gebied van ruimtelijke ordening, want ook daar kunnen we de samenwerking verder versterken. 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 bedrijfsleven en instellingen
Werkgevers, onderwijsinstellingen en winkels hebben directe invloed op de mobiliteit van hun werknemers, studenten/scholieren en klanten. Vervoerders en andere mobiliteitsaanbieders bepalen verder sterk de vervoersmogelijkheden in onze regio. Daarom betrekken we ze bij ons beleid en onze projecten en staan we open voor initiatieven van buiten.

Pakketafspraken
Daarbij willen we ook vaker afspraken maken over een samenhangend maatregelpakket voor een bepaald gebied maken. Denk bijvoorbeeld aan het combineren van een gebied aantrekkelijker maken voor fietsen en lopen combineren met maatregelen om het autoverkeer meer buitenom te leiden. Daarin verbinden we onze ambities aan elkaar en maken we afspraken over de maatregelen die daarbij passen en hoe we die financieren. Waarbij de financiering van het complete pakket in het begin nog niet rond hoeft te zijn: we kunnen stap voor stap toewerken naar het gewenste resultaat. De gebiedsparagrafen in de uitwerking van dit Beleidskader Mobiliteit kunnen een opmaat zijn naar afspraken voor de deelregio's.

Als partner gemeenten verder helpen
Verder kijken we steeds hoe we onze gemeenten, zeker de kleinere, kunnen helpen om de gezamenlijke doelen te bereiken. Kennisontwikkeling en -uitwisseling is daar een onderdeel van, bijvoorbeeld door ondersteuning voor beleidsregels te ontwikkelen. Waar dat past willen we helpen bij gezamenlijke inkoop. Dat doen we vooral als we onze doelen sneller kunnen bereiken, als we met schaalvoordelen lagere kosten bereiken of het meer kansen voor innovaties biedt. Daarnaast bespaart het gemeenten werk. Het onderzoeken van de mogelijkheden voor een regionale concessie voor deelmobiliteit past hier ook bij.

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. Denk aan gezamenlijke keuzes over woningbouw en werkgelegenheid en de vertaling hiervan naar een goed mobiliteitssysteem voor de hele metropoolregio. 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: omdat het Rijk en de provincie geld investeren in grote projecten, maar het Rijk bepaalt ook via bijvoorbeeld fiscale en ruimtelijke wetgeving het kunnen slagen van onze doelen.

De 7 principes van het Multimodaal Toekomstbeeld MRA

Principe 1: Stem verstedelijking af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid

Principe 2: Afremmen en spreiden mobiliteitsgroei

Principe 3: Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken

Principe 4: Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden

Principe 5: Neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave

Principe 6: Schaalsprong OV door stapsgewijs ontvlechten van het openbaar vervoer

Principe 7: Ringen draaiende houden

CONCEPT

3.2 PLAN DO CHECK ACT: STUREN EN BIJSTUREN

Omdat de toekomst altijd onbekend en onvoorspelbaar is, moeten we ervoor zorgen dat we wendbaar en gefocust zijn. We moeten dus een duidelijke richting hebben waar we heen willen, maar die wel kunnen bijsturen als de situatie verandert of nieuwe kansen voorbij komen.

Dat doen we via de Plan-Do-Check-Act-cyclus:

- We beschrijven in dit beleidskader de gewenste verbetering en wat daarvoor nodig is (“Plan”);
- We voeren de maatregelen uit (“Do”);
- We meten of de maatregelen opleveren wat we willen en houden bij of de situatie verandert of er nieuwe kansen voorbij komen (“Check”);
- We sturen het plan bij als dat nodig is (“Act”). Het einddoel blijft dan gelijk, maar de weg ernaartoe passen we op basis van deze cyclus wanneer nodig regelmatig aan.

Hierbij vinden wij een aantal punten belangrijk.

Waardegedreven beleid
De Vervoerregio kiest met dit Beleidskader nog meer dan eerder om te sturen op dat wat in het dagelijks leven van waarde (belangrijk) is voor de inwoners en reizigers in de regio. We noemen dit ‘waardegedreven beleid’. Daarom moet de invloed onze vijf doelen bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, inclusiviteit en gezondheid, een centrale rol gaan spelen in de plan-do-check-act-cyclus.

Afwegingen binnen en tussen projecten
Onze doelen moeten altijd duidelijk zichtbaar zijn in al onze activiteiten, projecten en concessies maar ook in onze communicatie en in de verdeling van de verschillende thema’s over de begroting. Dit zorgt voor herkenning bij onze gemeenten en andere samenwerkingspartners. De beste projecten dragen bij aan meerdere doelen. Maar de kosten van een project moeten wel passen bij het effect van het project op de doelen.

We ontwikkelen daarom een afwegingskader dat niet alleen de brede welvaart bevat, maar ook inzicht geeft in de ruimtelijke efficiëntie, energie-efficiëntie en financiële efficiëntie. Want ook dat blijft belangrijk. Daarbij kijken we ook hoe we instrumenten zoals verkeersmodellen en – bij grotere, complexe projecten – MKBA’s (maatschappelijke kosten-batenanalyse) kunnen aanscherpen of uitbreiden, zodat ze nog meer aansluiten bij onze vijf brede welvaartsdoelen. Wellicht zijn daarvoor ook aanpassingen in bijvoorbeeld de afweging en prioritering in de begroting nodig.

Dit leidt straks tot andere afwegingen tussen en binnen projecten. We denken meer vanuit mens en omgeving en minder vanuit het systeem. We leggen bijvoorbeeld meer nadruk op het bieden van meer mobiliteitsopties, vooral opties die duurzaam zijn en weinig ruimte innemen. Ook besteden we meer aandacht aan waarom mensen bepaalde mobiliteitskeuzes maken en hoe we hierop in kunnen spelen. En we hebben meer aandacht voor wat voor effect mobiliteit heeft op de leefkwaliteit.

Hierdoor gaan ook het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, de begroting en de kadernota er anders uit zien. En de projecten zelf worden ook iets anders en breder uitgevoerd, volgens de nieuwe doelen. Daarbij hebben we in het verleden gezien dat het werken aan grote projecten altijd een risico is. Dat is geen reden

CONCEPT

om ze uit de weg te gaan, wel om er zo verstandig mogelijk mee om te gaan. Zo bouwen we meer tussenstappen, en beslismomenten in.

Monitoring en evaluatie
De plan-do-check-act-cyclus bij monitoring en evaluatie is belangrijk. We gaan de vijf brede welvaart doelen vertalen in goed meetbare indicatoren, waarmee we gaan bijhouden of beleidskeuzes en investeringen voldoende aan de doelen bijdragen of dat we moeten bijsturen. We ontwikkelen hiervoor een monitoringsplan. Ook willen we een beter inzicht hebben in de zaken waar mensen waarde aan hechten en hoe wij daaraan als overheid via mobiliteit (kunnen) bijdragen.

Experimenten en innovaties
We geven meer ruimte aan experimenten, die bij succes een vervolg kunnen krijgen, en staan vooraan bij nuttige innovaties. We staan daarbij open voor initiatieven van buiten, zoals van bewoners of marktpartijen. Dit past bij de gedachte om bij te sturen op basis van veranderende omgeving en nieuwe kansen. We gaan actief op zoek naar strategische partners uit andere domeinen om samen te werken.

Innovaties zijn voor de Vervoerregio geen doel op zich, maar een belangrijk middel om onze doelen te halen. Dit doen we bijvoorbeeld door het inzetten op slimme mobiliteit (smart mobility). Zo geeft het betalen met een betaalpas in het openbaar vervoer de reizigers meer gemak. Met intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's) kan de doorstroming van verschillende doelgroepen nog beter georganiseerd worden. Ook worden er verschillende concepten rondom deelvervoer aan elkaar verbonden en aan de reiziger aangeboden. Dit levert de overheid kansen, maar ook grote uitdagingen op, zoals het aanpassen van wetten en het beantwoorden van de vraag of de overheid dit moet alleen aanmoedigen of ook moet regelen.

Het kan ook gaan om innovaties in processen en organisaties, zoals de combinatie en de mogelijk financiële ontschotting (de scheiding tussen verschillende geldstromen opheffen) van het openbaar vervoer met vormen van doelgroepenvervoer. Het delen en gebruiken van mobiliteitsdata moedigen we aan, maar met bescherming van de privacy en dataminimalisatie (niet meer gegevens verzamelen dan strikt noodzakelijk voor het beoogde doel) als uitgangspunt.

Werkwijze en cultuur
Ten slotte vraagt het werken vanuit de nieuwe doelen binnen deze plan-do-check-act-cyclus een nieuwe manier van werken en cultuur bij de medewerkers van de Vervoerregio. We gaan van een focus op infrastructuur, vervoer, reistijd en snelheid naar een bredere blik waarin duurzaamheid, gezondheid, veiligheid en inclusiviteit net zo belangrijk worden. We zoeken de verbinding met andere beleidsgebieden en zoeken naar en zien kansen om elkaars doelen te versterken, (juist) ook buiten onze vertrouwde partners. We zorgen dat het mobiliteitssysteem goed functioneert en dragen bij aan de infrastructuur die daarvoor nodig is, maar denken daarbij wel eerst vanuit de menselijke behoeftes en gedrag. We kijken hoe we daarop kunnen aansluiten, met gedragsmaatregelen maar ook in het ontwerp van de infrastructuur. En we kijken steeds wat de gebieden vragen en hoe we dat in evenwicht kunnen brengen met doelen voor de hele regio. 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.

CONCEPT

BIJLAGE 1: TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Veranderingen in de mobiliteit gingen de afgelopen drie jaar hard. Trends en ontwikkelingen die al eerder waren ingezet, werden ineens zichtbaar. Denk alleen al aan hoe we – gedwongen door de tijdelijke corona lockdowns – massaal leerden om een dagje thuis te werken. Boodschappen worden vaker aan huis bezorgd en we maken meer tijd vrij voor een ommetje in de eigen buurt. Nieuwe thema's binnen de mobiliteit, zoals meer aandacht voor verduurzaming, gezondheid en een inclusieve samenleving, maken het speelveld breder maar ook moeilijker dan eerst. In deze bijlage schetsen we de belangrijkste trends en ontwikkelingen. Met dit nieuwe Beleidskader willen we hier beter op in kunnen spelen.

Mobiliteit

We zien dat de voorkeur voor individueel vervoer steeds sterker wordt. Dit zorgt ervoor dat het ov-gebruik daalt, terwijl we er bijvoorbeeld vaker voor kiezen om een stukje te lopen. Het fiets- en autogebruik blijft ongeveer gelijk, waarbij we wel wat vaker gebruik maken van nieuwe diensten zoals *private lease*. Zo is de leasefiets erg populair, waarbij gebruikers het serviceconcept vaak hoger waarderen dan het bezit zelf. Het aantal (deel)mobiliteitsaanbieders groeit, en dat leidt behalve tot een groter aanbod voor de reiziger ook tot nadelen zoals parkeeroverlast. Uit onderzoek blijkt bovendien dat reizigers andere prioriteiten stellen: waar we vroeger de file als grootste ergernis zagen, vinden we comfort en betrouwbaarheid steeds belangrijker ten opzichte van snelheid. Het aantal recreatieve verplaatsingen neemt toe, en dat geldt zowel voor de autoritten als ommetjes die we fietsen of lopen. Soms heeft die toegenomen recreatie negatieve invloed op het landelijke gebied).

Gezonde en verkeersveilige leefomgeving

Een duidelijke ontwikkeling is de steeds grotere aandacht voor gezondheid en een betere leefomgeving. Zo wordt verkeersveiligheid steeds belangrijker, vooral door de drukte die toeneemt. Terwijl we in onze regio steeds meer kwetsbare verkeersdeelnemers hebben, zien we de opkomst van allerlei nieuwe vervoermiddelen (Lichte Elektrische Voertuigen, LEV's). Dat zorgt voor meer snelheidsverschillen en drukte op de fietspaden. Kinderen fietsen op steeds latere leeftijd zelfstandig naar school. Om dat beeld om te draaien, kiezen gemeenten steeds vaker voor 30km/u en hebben zij meer aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte en de kwaliteit van de leefomgeving. De auto krijgt daarbij steeds minder ruimte in drukke stedelijk gebieden.

CONCEPT

Bevolking en demografie



De ongelijkheid in de samenleving neemt toe, op sociaal en financieel-economisch niveau maar bijvoorbeeld ook in gezondheid. De meeste gemeenten in de Vervoerregio groeien de komen de jaren flink door. Amsterdam passeert naar verwachting in 2030 de grens van een miljoen inwoners. Ook in gemeenten als Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel, Haarlemmermeer, Zaanstad en Purmerend neemt het aantal inwoners toe. Onze beroepsbevolking neemt af en vergrijst, een ontwikkeling die minder snel te zien is in de grote steden dan in de rest van de regio. Hierdoor veranderen mobiliteitspatronen.

Economische ontwikkelingen en logistiek



Binnen Nederland blijft onze Metropoolregio dé economische *hotspot*, met Amsterdam als kernstad. We zien vooral groei van banen op plekken waar die nu ook al zijn. Dit zorgt voor meer files in de spitsen. Bedrijven hebben hier last van. Grotere werkgevers krijgen vanaf 2023 ook te maken met een verplichte regeling om de CO_2-uitstoot van hun vervoer te verminderen. Samen met overheden zoeken bedrijven daarom naar slimme mobiliteits-oplossingen, zoals moderne arbeidsvoorwaarden met mobiliteitsbudgetten en thuiswerkregelingen. Logistiek blijft een belangrijk thema, waarin we wel veranderingen waarnemen. Grote voertuigen worden steeds vaker uit drukke centrumgebieden geweerd. Bestellen via internet groeit met directe (en vooral kleine) leveringen aan huis. Het gebruik van schone alternatieven zoals LEV'S en fietsen (cargobikes) wordt daarbij steeds voordeliger. Deze persoonlijke service leidt wel tot andere mobiliteitspatronen en tot meer vervoers-bewegingen. We zien daarnaast een toename in pakketafhaalpunten (kluizen of balies) op centrale locaties zoals bijvoorbeeld supermarkten.

Woningmarkt



De druk op de woningmarkt is de laatste tijd erg toegenomen: er zijn te weinig woningen en de doorstroom in de huizenmarkt is laag. Om aan de vraag te voldoen, moeten er in de Metropoolregio Amsterdam volgens afspraken tot 2040 minstens 175.000 tot 240.000 woningen worden bijgebouwd. Dat heeft grote gevolgen voor de druk op onze nu al drukke mobiliteitsnetwerken. Daarbij zijn mensen door hogere woningprijzen steeds verder van hun werk komen te wonen, wat resulteert in een scheve woon-werk balans. De regio heeft berekend dat er miljarden euro's nodig zijn voor de nodige investeringen in bereikbaarheid. We zien steeds vaker dat de parkeernormen bij nieuwbouwwoningen omlaag gaan.

CONCEPT

Klimaat en Duurzaamheid

We zien steeds vaker de gevolgen van de veranderingen in het klimaat: onze zomers zijn heter en droger, en regen wordt steeds heftiger met (lokale) overstromingen tot gevolg. In de overgang naar schonere vormen van vervoer is een versnelling bezig. Daardoor zien we steeds vaker elektrische auto's en bussen rijden. Daarmee zijn we er nog niet: ook de productie van uitstootvrije voertuigen en infrastructuur heeft nog altijd negatieve gevolgen voor het milieu. Dat maakt opgaven nog groter.

Schaarste

Ontwikkelingen in de wereld zoals de oorlog in Oekraïne, zorgen voor tekort aan grondstoffen voor belangrijke productiemiddelen (bijvoorbeeld microchips) en energie (olie en gas), en daardoor stijgende prijzen. Door tekorten op de arbeidsmarkt krijgen vervoersbedrijven te maken met te weinig aan personeel en kunnen projecten minder snel worden uitgevoerd. Schaarste toont zich ook op een andere manier, doordat we te weinig ruimte op onze energienetwerken hebben en het lastig is voldoende plek te vinden voor woningbouw, energieopwekking en recreatie. Tegelijk zien we een toenemende opgave vanuit achtergebleven onderhoud aan infrastructuur, en dat zorgt de komende jaren voor een grote claim op de budgetten. Circulair produceren kan daarbij helpen om schaarste tegen te gaan.

Toenemende digitalisering

De digitalisering van onze samenleving zet door en dat heeft gevolgen voor hoe we ons verplaatsen. Tijdens corona werd thuiswerken normaal, en dit zijn we daarna ook (voor een deel) blijven doen. Daardoor is vooral het gebruik van het ov wat afgenomen. Verschillende digitale ontwikkelingen maken ons het leven makkelijker: denk aan maaltijden bestellen, reizen en plannen, betalen met de betaalpas in het ov en kunstmatige intelligentie (slimme camera's in voertuigen). We zien door bijvoorbeeld online bestellingen dat er meer voortuigbewegingen zijn en dat het onveiliger wordt in het verkeer. Ook zijn er zorgen om onze privacy en de veiligheid van digitale systemen. Een nieuwe opgave is om onze digitale middelen (zoals websites en apps) toegankelijk te maken voor alle doelgroepen.

Betrokkenheid inwoners

We zien twee ontwikkelingen rond de betrokkenheid van inwoners bij politiek en besluitvorming. Aan de ene kant zijn inwoners betrokken: ze komen op voor een prettige woon- en leefomgeving, klimaat, schone lucht en (inclusieve) mobiliteit. Er is steeds meer politieke aandacht voor deze onderwerpen, en inwoners, belangenbehartigers en experts worden steeds vaker betrokken bij besluitvormingsprocessen. Aan de andere kant neemt het vertrouwen in de overheid af. Dat zien we in demonstraties op straat, maar ook online op social media. De afstand tussen de verschillende groepen inwoners lijkt ook steeds groter te worden.

CONCEPT

BIJLAGE 2: VAN DOELEN NAAR MEETBARE RESULTATEN

Met het Beleidskader wil de Vervoerregio bijdragen aan brede welvaart bijdragen. Dat doen we door te werken aan vijf doelen: verkeersveiligheid, duurzaamheid, gezondheid, inclusiviteit en bereikbaarheid. We willen deze vijf doelen vertalen in goed meetbare indicatoren, waarmee we gaan bijhouden of beleidskeuzes en investeringen voldoende aan de doelen bijdragen of dat we moeten bijsturen. We ontwikkelen hiervoor een monitoringsplan. Ook willen we met monitoring een beter inzicht krijgen in de zaken waar mensen waarde aan hechten en hoe wij daaraan als overheid via mobiliteit (kunnen) bijdragen.

Als basis voor de monitoring koppelen we hieronder aan elk van de vijf doelen van brede welvaart enkele subdoelen met indicatoren. Deze moeten op hoofdlijnen de voortgang binnen deze doelen in beeld brengen. Daarnaast werken we in een afzonderlijk monitoringsplan nog subdoelen en indicatoren uit die meer in detail de voortgang tonen.

We hebben daarbij twee soorten indicatoren:

- Met objectieve indicatoren brengen we feitelijke ontwikkelingen in beeld en vergelijken die met vooraf gestelde doelen.
- Met subjectieve indicatoren brengen we in beeld welke waardeoordelen, meningen en ervaringen mensen hebben. Ook die vergelijken we met vooraf gestelde doelen. Voor deze vorm van monitoring willen we gebruik maken van enquêtes, onder andere via ons reizigerspanel.

Verkeersveiligheid:

- In 2050 komen we zo dicht mogelijk bij nul verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden.
- In 2030 hebben we een trendbreuk gerealiseerd van een stijging van het aantal verkeersslachtoffers naar een daling.
- Inwoners en reizigers ervaren de verkeersveiligheid tijdens hun verplaatsingen in de regio minimaal als voldoende

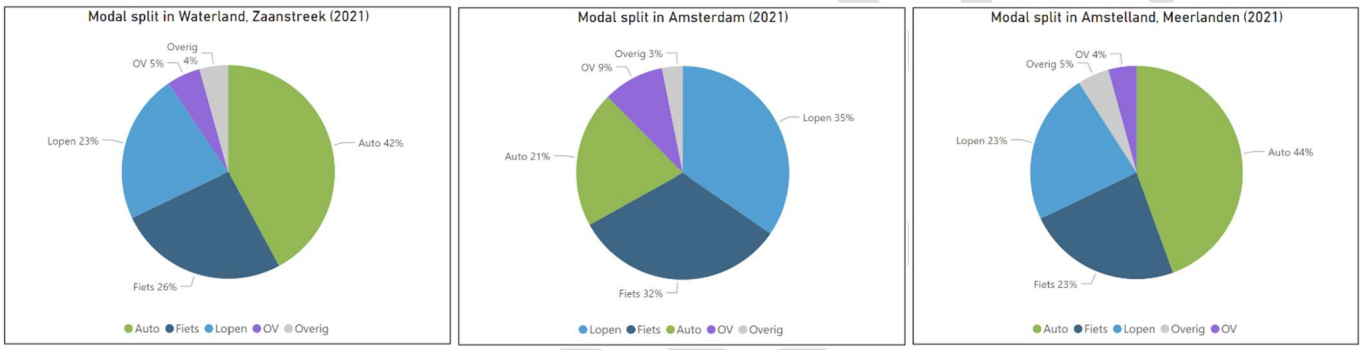
Duurzaamheid:

- Het OV in onze concessies stoot in 2025 geen CO2 meer uit.
- In 2050 komen we zo dicht mogelijk bij een CO2-neutraal mobiliteitssysteem.
- In 2050 komen we zo dicht mogelijk bij een mobiliteitssysteem zonder uitstoot van schadelijke stikstofverbindingen.
- In 2050 komen we zo dicht mogelijk bij een (rest)afvalvrij mobiliteitssysteem, waarbij alle grondstoffen die worden gebruikt, uiteindelijk weer worden hergebruikt.
- In 2050 komen we zo dicht mogelijk bij een klimaatbestendig mobiliteitssysteem.
- De biodiversiteit mag door veranderingen in het gebruik van, en door investeringen in ons mobiliteitssysteem per saldo niet verslechteren.

CONCEPT

Gezondheid:

- Het aandeel verplaatsingen lopend en met de fiets in de totale mobiliteit in de regio neemt steeds verder toe. Dit geldt voor lopen en fietsen als hoofdvervoermiddel van de verplaatsing, maar ook als onderdeel van een verplaatsing met andere vervoermiddelen.
- De luchtkwaliteit langs infrastructuur in de regio voldoet in 2030 aan de WHO-advieswaarden.
- Het geluidsniveau langs infrastructuur in de regio voldoet in 2030 aan de WHO-advieswaarden.
- Inwoners en reizigers ervaren het mobiliteitssysteem als uitnodigend om verplaatsingen lopend of fietsend af te leggen.
- Inwoners en reizigers ervaren weinig tot geen stress bij hun verplaatsingen in de regio.
- Inwoners en reizigers ervaren de luchtkwaliteit in/bij hun woning en tijdens hun verplaatsing minimaal als voldoende.
- Inwoners en reizigers ervaren het geluidsniveau in/bij hun woning en tijdens hun verplaatsing niet als belastend.



Figuur 3: modal split (aandeel van elke vervoerwijze in totaal aantal verplaatsingen) in 2021 in de drie deelregio's van de Vervoerregio. Bron: Regionale Thermometer Mobiliteit, https://vervoerregio.nl/rtm

Inclusiviteit:

- Voor iedereen in de regio is een passend aanbod aan mobiliteit beschikbaar.
- Voor iedereen in de regio is een fysiek toegankelijk aanbod aan mobiliteit beschikbaar.
- Voor iedereen in de regio is een begrijpelijk aanbod aan mobiliteit beschikbaar.
- In 2040 komen we zo dicht mogelijk bij een gelijke bereikbaarheid voor alle groepen (o.a. mannen-vrouwen, diverse inkomensgroepen, leeftijden) die willen reizen
- Steeds meer inwoners en reizigers in de regio ervaren het mobiliteitsaanbod als begrijpelijk
- Steeds meer inwoners en reizigers in de regio ervaren het mobiliteitsaanbod als fysiek toegankelijk
- Steeds meer inwoners en reizigers in de regio ervaren de bereikbaarheid als gelijk

CONCEPT

Bereikbaarheid:

- Iedereen in de regio kan binnen een acceptabele tijd de voor hen belangrijke voorzieningen in voldoende mate te kunnen bereiken (voldoende onderwijsmogelijkheden, voldoende werk, zorg, winkels, sport/recreatie, sociale contacten). Waar dit nog niet het geval is, willen we dat dit steeds verder verbetert.
  We werken de acceptabele tijd verder uit per type gebied, voorziening en vervoermiddel. We willen in elk geval dat zo veel mogelijk voorzieningen binnen 15 minuten per fiets of lopend te bereiken zijn. Wat in voldoende mate is, werken we ook nader uit. We kijken hierbij onder andere naar passende keuzemogelijkheden.
- Iedereen in de regio kan binnen acceptabele kosten de voor hen belangrijke voorzieningen bereiken (onderwijs, werk, zorg, winkels, sport/recreatie, sociale contacten). Waar dit nog niet het geval is, willen we dat dit steeds verder verbetert.
  We werken de acceptabele kosten verder uit per type gebied, voorziening en vervoermiddel.
- Iedereen in de regio heeft binnen een acceptabele afstand toegang tot publieke mobiliteit. Waar dit nog niet het geval is, willen we dat dit steeds verder verbetert. We werken de acceptabele afstand verder uit per type gebied en vervoermiddel.
- Ieder bedrijf in de regio kan binnen een acceptabele tijd en tegen acceptabele kosten in voldoende mate (potentiële) klanten binnen de regio bereiken.
  We werken de acceptabele reistijd en kosten verder uit per type gebied en vervoermiddel.
- Steeds meer reizigers zijn tevreden of zeer tevreden over hun verplaatsing door de regio.
- Het totaaloordeel van reizigers in de OV-Klantenbarometer is voor elke concessie (en in Amsterdam voor bus, tram en metro) minimaal een 8,0.

CONCEPT

BIJLAGE 3: TAKEN EN ROLLEN VAN DE VERVOERREGIO

DE WETTELIJKE TAKEN VAN (HET DAGELIJKS BESTUUR VAN) DE VERVOERREGIO

1. Het aangeven van de hoofdlijnen van de gewenste ontwikkeling van het gebied van de Vervoerregio door middel van planning, sturing en coördinatie, ter behartiging van de belangen die verband houden met de verkeer- en vervoerstaak van de Vervoerregio (Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam). Dit houdt onder meer het vaststellen van een Regionaal verkeer- en vervoerplan in (Planwet verkeer- en vervoer, die vervalt bij inwerkingtreding van de Omgevingswet (vooralsnog 1 juli 2023) Dit beleidskader betreft dit plan.
2. Het verlenen van openbaar vervoer-concessies en het verlenen van subsidie hiervoor, inclusief alle bijbehorende taken die voortvloeien uit de Wet personenvervoer 2000 en regelgeving die op deze regeling is gebaseerd (dan wel diens opvolgers).
3. De zorg voor het beheer en de aanleg van lokale spoorweginfrastructuur (Wet lokaal spoor dan wel diens opvolger: de Spoorwegwet en regelgeving die daarop is gebaseerd), waaronder:
   - het aanwijzen van de beheerder (GVB Infra B.V.), het vaststellen van een beheervisie en het maken van afspraken met de beheerder over het beheer van de lokale spoorweginfrastructur;
   - het verlenen van opdracht voor de aanleg van lokale spoorweginfrastructuur, het toegankelijk maken van de lokale spoorweginfrastructuur (zoals perrons) alsmede het verlenen van vergunningen voor de indienststelling van lokale spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen;
   - het vaststellen van het ruimtelijk profiel/beperkingengebied van de spoorweginfrastructuur en het verlenen van vergunningen voor werkzaamheden rond het lokale spoor/handhaving (na inwerkingtreding op grond van de Omgevingswet en regelgeving die daarop is gebaseerd);
4. Het doen van uitgaven – naast de uitgaven in verband met de taken onder 2. en 3 - op basis van de Wet BDU verkeer en vervoer (Wet BDU) ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid alsmede het uitkeren van een gedeelte van deze BDU-gelden aan
   a. een deelnemende gemeente ten behoeve van de kosten van de uitvoering van het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid,
   b. een waterschap voor de kosten voor de aanleg en uitbreiding van en de verkeersveiligheid op wegen en
   c. aan een provincie voor de kosten van de aanleg van provinciale wegen in de Vervoerregio

De uitvoering van gemeentelijke wettelijke taken – zoals de rol van wegbeheerder - behoort niet tot de taak van de Vervoerregio Amsterdam. Deze taak hebben de deelnemende gemeenten niet overgedragen aan de Vervoerregio. Wel kan de Vervoerregio, op verzoek van één of meer deelnemende gemeenten, onder voorwaarden, diensten verlenen ten behoeve van één of meer deelnemende gemeenten of samenwerken.

CONCEPT

ROLLEN DIE VOORTVLOEIEN UIT DE (WETTELIJKE) TAKEN

Belangenbehartiger verkeer en vervoer gebied Vervoerregio
De Vervoerregio vertegenwoordigt de belangen van het samenwerkingsgebied van de Vervoerregio ten aanzien van het verkeer en vervoer. Dit gebeurt aan de verschillende overlegtafels, door het reageren op rijks- en provinciale nota's en plannen, die voor het samenwerkingsgebied van belang zijn of door het uitbrengen van advies.

Aanvoerder in de mobiliteitsopgave
De Vervoerregio treedt als Gemeenschappelijke Regeling ter uitvoering van de overkoepelende taak namens en vooral ten behoeve van de deelnemende gemeenten op als coördinator, kennismakelaar en regisseur. Als aanvoerder in de mobiliteitsopgave, brengt de Vervoerregio partijen bij elkaar om regionale verkeer en vervoeropgaven op te pakken. Dat gebeurt onder meer door het initiëren en trekken van verkenningen en planstudies voor regionale infrastructuurprojecten en bereikbaarheidsmaatregelen, het ontwikkelen en delen van kennis en ervaring om vernieuwing en innovatie te stimuleren en het coördineren van de regionale plannen richting het Rijk.

Concessieverlener
Het dagelijks bestuur verleent de openbaar vervoerconcessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden (AML) en Zaanstreek-Waterland (ZaWa) aan een concessiehouder en verbindt voorschriften aan de concessies. Dit vindt plaats door middel van aanbesteding (AML en ZaWa). Voor de concessie Amsterdam is aanbesteding niet verplicht. De Concessie Amsterdam kan één op één worden gegund aan GVB Exploitatie B.V. (door middel van inbesteding).

Subsidieverstrekker
Het dagelijks bestuur verstrekt subsidies voor het in de concessies omschreven openbaar vervoer. Dit ziet met name op het verrichten van openbaar vervoer, de aanschaf van strategische activa en het verzorgen van sociale veiligheid. Dit is uitgewerkt en vindt zijn verdere juridische grondslag in de Subsidieverordening Wet personenvervoer. Ook biedt deze verordening de grondslag voor subsidies aan een deelnemende gemeente ten behoeve van de kosten van uitvoering van het gemeentelijke verkeer-en vervoerbeleid. De subsidies voor financiering van bussen en daarmee samenhangende goederen (zoals laadinfrastructuur en busstallingen) in de concessies die zijn aanbesteed vinden hun juridische grondslag in de Verordening op de subsidieverstrekking voor een bussenlening in de Vervoerregio Amsterdam 2015.

Verder verleent het dagelijks bestuur subsidie aan de uitvoering van studies en bereikbaarheidsmaatregelen die aantoonbaar aansluiten bij de ambities en doelen uit dit beleidskader, dan wel een bijdrage leveren aan een ander verkeer- en vervoersdoel van de Vervoerregio.
De juridische grondslag hiervoor is de Verordening BDU Infrastructuur.

Opdrachtgever
Ter uitvoering van de wettelijke taken, waarbij de Vervoerregio niet optreedt als concessieverlener en/of subsidieverstrekker, kan de Vervoerregio optreden als opdrachtgever. Dit geldt in ieder geval voor de zorg voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur. Ook geldt dit voor het uitgeven van gelden voor de voorbereiding en uitvoering van verkeer- en vervoertaken met een regionaal, gemeentegrensoverschrijdend belang dan wel een belang dat al de gemeenten aangaat. Denk hierbij aan

CONCEPT

de Vervoerregio als opdrachtgever voor de OV-coach, ‘duurzaam veilig’ taken zoals voor gedrags- en educatiemaatregelen en gemeentegrensoverschrijdende projecten.

Samenwerkingspartner
De Vervoerregio werkt vooral samen met deelnemende gemeenten en andere overheden. Voor zover de Vervoerregio niet direct optreedt voor één of meerdere van deze partijen, maar dit doet vanuit zijn eigen (wettelijke) taak, kan de Vervoerregio hierbij optreden als mede-opdrachtgever. Voor zover deze samenwerking niet direct ten behoeve van de Vervoerregio is, maar alleen ten behoeve van de andere samenwerkingspartner(s) en de afspraken niet kunnen worden afgedwongen, betreft de financiële bijdrage vanuit de Vervoerregio een subsidie.

Voor zover de Vervoerregio eisen stelt die verder gaan dan de rol van subsidieverstrekker en/of de Vervoerregio een eigen belang heeft bij de realisatie van een project of programma (en dit juridisch wil kunnen afdwingen), zal de rol vanuit de Vervoerregio in deze samenwerking eerder als opdrachtgever worden gezien. Bij de aanwijzing van de Vervoerregio als opdrachtgever in een samenwerkingsverband moeten de aanbestedingsregels in acht worden genomen.

Verlener van diensten
Op verzoek van één of meerdere deelnemende gemeenten kan de Vervoerregio, specifieke diensten verlenen aan één of meerdere deelnemende gemeenten. Het dagelijks bestuur besluit namens de regioraad op dit verzoek en geeft hierbij aan wat de kostenverdeling en de overige voorwaarden zijn. Bij het verzoek aan de Vervoerregio tot het verrichten van een dienst dient de gemeente de aanbestedingsregels in acht te nemen.

Verlener vergunningen/ontheffingen
Het dagelijks bestuur bepaalt het ruimtelijk profiel/beperkingengebied voor lokaal spoor waarbinnen een vergunning benodigd is voor het (doen) uitvoeren van werkzaamheden of het plaatsen van zaken op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg. Deze vergunning wordt verleend door of namens het dagelijks bestuur. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet, kan de aanvraag voor lokaal spoor-activiteiten onderdeel uitmaken van een aanvraag voor meerdere activiteiten, waarvoor een omgevingsvergunning wordt verleend. In dat geval geeft het dagelijks bestuur alleen advies hierover aan de beslissende overheid (meestal college van burgemeester en wethouders) en stemt het in met de omgevingsvergunning.

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet dienen de deelnemende gemeenten met lokaal spoor in hun gemeenten (Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel, Amstelveen en Uithoorn) dit beperkingengebied op te nemen in hun omgevingsplan. De Vervoerregio stemt dit met deze gemeenten af.

Verder verleent het dagelijks bestuur vergunningen voor het in dienst stellen van lokale spoorweginfrastructuur en (typen) spoorvoertuigen.

Ook verleent het dagelijks bestuur ontheffingen aan ieder ander dan de concessiehouder voor het verrichten van openbaar vervoer dat geen onevenredige afbreuk doet aan de exploitatie van de concessie van een concessiehouder in de Vervoerregio.

CONCEPT