Bundel - Raadsvergadering van 5 juli 2023

Agenda bijlagen

Agenda Raadsvergadering 5 juli 2023

1 Opening raadsvergadering en mededelingen

1.1 Vaststelling agenda
Bij aanvang van de vergadering stelt de raad de agenda vast.

1.1.1 Ordevoorstel: agenderen hamerstuk 3.2 Zienswijze ontwerp beleidskader mobiliteit 2023 VRA als bespreekstuk

1.2 Vaststellen besluitenlijst van de vergadering d.d. 21 juni 2023
De raad stelt de besluitenlijst van de voorgaande vergadering vast.

Besluitenlijst raad 21 juni 2023

2 Raadsactualiteiten

2.1 Stand van zaken ingekomen stukken
De raad neemt kennis van de lijst van ingekomen stukken en kan verzoeken een wijziging aan te brengen in de voorstellen van afdoening.

Stand van zaken ingekomen stukken raadsvergadering 5 juli 2023

2.2 Mondelinge vragen
Aan het begin van elke vergadering kunnen raadsleden vragen stellen aan het college van burgemeester en wethouders over actuele onderwerpen op grond van artikel 46 van het Reglement van orde voor de raad van Amstelveen.

2.3 Terugkoppeling regionale aangelegenheden
Dit is een vast agendapunt. Hierbij kunnen raads- of collegeleden terugkoppeling geven over regionale samenwerkingsverbanden.

2.4 Moties vreemd aan de orde van de dag
Als er bij de vaststelling van de agenda moties vreemd aan de orde van de dag worden ingediend, worden die onder dit agendapunt behandeld.

3 Stemming over hamerstukken

3.1 Verkorting gemeentelijke schuldenregelingen
Het Rijk heeft via een wijziging van de Faillissementswet de wettelijke schuldsanering natuurlijke personen verkort van 36 naar 18 maanden. Dit gaat in per 1 juli 2023. De wijziging in de gemeentelijke schuldenregeling betreft dezelfde looptijd, zodat het wettelijke en gemeentelijke traject goed op elkaar aansluiten.

Oplegger hamerstuk raad. Raadsvoorstel Verkorting gemeentelijke schuldenregelingen
Raadsvoorstel Verkorting gemeentelijke schuldenregelingen
Beleidsplan De toekomst in Balans, beleidsplan schuldhulpverlening 2021-2024
Raadsbesluit verkorting gemeentelijke schuldenregelingen

3.2 Zienswijze Ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA)
De Vervoerregio Amsterdam heeft een ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 voorgelegd. De gemeente kan daarop een zienswijze indienen. Het Beleidskader Mobiliteit wordt de regionale inzet ten aanzien van mobiliteit/bereikbaarheid. Dit is vanzelfsprekend ook belangrijk voor Amstelveen.

Oplegger hamerstuk raad. Raadsvoorstel Zienswijze gemeente Amstelveen op ontwerp Beleidskader Mobiliteit VRA 2023
Raadsvoorstel Zienswijze gemeente Amstelveen op ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023
Bijlage A Aanbiedingsbrief ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 van DB Vervoerregio Amsterdam
Bijlage B Ontwerp Beleidskader deel A Visie
Bijlage C Ontwerp Beleidskader deel B Uitwerking
Zienswijze gemeenteraad Amstelveen op concept VRA Beleidskader Mobiliteit 2023

4 Sluiting raadsvergadering

Gemeente Amstelveen

Agenda Raadsvergadering 5 juli 2023

Datum	5 juli 2023
Aanvang	21:45 uur of eerder afhankelijk van debat over de perspectiefnota.
Locatie	Raadzaal Amstelveen
Voorzitter	Tjapko Poppens
Griffier	Debby de Heus

1 Opening raadsvergadering en mededelingen

1.1 Vaststelling agenda

Bij aanvang van de vergadering stelt de raad de agenda vast.

1.2 Vaststellen besluitenlijst van de vergadering d.d. 21 juni 2023

De raad stelt de besluitenlijst van de voorgaande vergadering vast.

2 Raadsactualiteiten

2.1 Stand van zaken ingekomen stukken

De raad neemt kennis van de lijst van ingekomen stukken en kan verzoeken een wijziging aan te brengen in de voorstellen van afdoening.

2.2 Mondelinge vragen

Aan het begin van elke vergadering kunnen raadsleden vragen stellen aan het college van burgemeester en wethouders over actuele onderwerpen op grond van artikel 46 van het Reglement van orde voor de raad van Amstelveen.

2.3 Terugkoppeling regionale aangelegenheden

Dit is een vast agendapunt. Hierbij kunnen raads- of collegeleden terugkoppeling geven over regionale samenwerkingsverbanden.

2.4 Moties vreemd aan de orde van de dag

Als er bij de vaststelling van de agenda moties vreemd aan de orde van de dag worden ingediend, worden die onder dit agendapunt behandeld.

3 Stemming over hamerstukken

3.1 Verkorting gemeentelijke schuldenregelingen

Het Rijk heeft via een wijziging van de Faillissementswet de wettelijke schuldsanering natuurlijke personen verkort van 36 naar 18 maanden. Dit gaat in per 1 juli 2023. De wijziging in de gemeentelijke schuldenregeling betreft dezelfde looptijd, zodat het wettelijke en gemeentelijke traject goed op elkaar aansluiten.

3.2 Zienswijze Ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA)

De Vervoerregio Amsterdam heeft een ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 voorgelegd. De gemeente kan daarop een zienswijze indienen. Het Beleidskader Mobiliteit wordt de regionale inzet ten aanzien van mobiliteit/bereikbaarheid. Dit is vanzelfsprekend ook belangrijk voor Amstelveen.

4 Sluiting raadsvergadering

Besluitenlijst van de vergadering van de gemeenteraad Amstelveen
21 juni 2023

Aanwezig	
Voorzitter	Tjapko Poppens (burgemeester)
Griffier	Debby de Heus
Leden	
VVD	Jet Smit, Bart Dorgelo, Bas Zwart, Elisa de Marco, Femke Lagerveld, Kees Noomen, Janneke Leegstra, Menno van Leeuwen
D66	Harmen van der Steenhoven, Driss Aarabi, Maarten de Haan, Robert Zuidbroek, Saloua Chaara, Tawros Aslanjan, Youssef Ben Idder
bbA	Pieter Monkelbaan, Dave Offenbach, Ewa Petiet, Ferry van Groeningen, Kitty Huisman
GroenLinks	Lennart de Looze, Fatumo Mahamed Farah, Ilika Polderman, Stieneke Kruijer
PvdA	Esther Veenboer, Arnout van den Bosch, Rosalie Bouwman.
Actief voor Amstelveen	Michel Becker, Gonnie van Rietschoten
Goed voor Amstelveen	Jacqueline Höcker, Nachshon Rodrigues Pereira
SP	Patrick Adriaans, Nora Fakirni
CDA	Arjen Siegmann
50PLUS	Emiel Sjaardema
BVNL	Yaron van Koningsveld
ChristenUnie	Henk Stoffels
Afwezig	-

1. Opening raadsvergadering en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 20:30 uur.

1.1 Vaststelling agenda

Henk Stoffels doet een ordevoorstel om agendapunt *4.8 Voteren krediet extra zwemwater* van de agenda te halen en te agenderen als bespreekstuk voor de raadsvergadering van 5 juli. Dit ordevoorstel is door de raad verworpen.

Er zijn twee mondelinge vragen ingediend. Deze worden behandeld bij agendapunt 2.2. Er zijn drie moties vreemd aan de orde van de dag ingediend. Deze worden behandeld bij agendapunt 2.4.

De agenda is daarmee vastgesteld.

Toezegging
Wethouder Marijn van Ballegooijen zegt Henk Stoffels toe een raadsbrief te sturen met de gang van zaken rondom het gezondheidscentrum bij de Meerkamp.

1.2 Aanwijzingsbesluit plaatsvervangend griffier gemeente Amstelveen

Besluit:
1. De heer M.J.P. Tönnissen aan te wijzen als plaatsvervangend griffier van de gemeente Amstelveen met ingang van 21 juni 2023.

Stemming
Er zijn geen stemverklaringen.

De raad stemt per acclamatie in met het aanwijzingsbesluit.

1.3 Beëdiging raadsadviseur/plaatsvervangend griffier en raadsadviseur

Mevrouw E. Bakker is beëdigd als raadsadviseur en de heer M.J.P. Tönnissen is beëdigd als raadsadviseur/plaatsvervangend griffier.

1.4 Vaststellen besluitenlijst van de vergadering d.d. 24 mei 2023

De besluitenlijst is ongewijzigd vastgesteld.

2. Raadsactualiteiten

2.1 Stand van zaken ingekomen stukken

De raad neemt de stand van zaken ingekomen stukken voor kennisgeving aan.

2.2 Mondelinge vragen

Aan het begin van elke vergadering kunnen raadsleden vragen stellen aan het college van burgemeester en wethouders over actuele onderwerpen op grond van artikel 46 van het Reglement van orde voor de raad van Amstelveen.

- Lennart de Looze: Bomenkap Bovenkerkerweg
- Janneke Leegstra: Schennisplegers

De vragen zijn door wethouder Floor Gordon en de burgemeester beantwoord.

2.3 Terugkoppeling regionale aangelegenheden

Dit is een vast agendapunt. Hierbij kunnen raads- of collegeleden terugkoppeling geven over regionale samenwerkingsverbanden.

Pieter Monkelbaan geeft een terugkoppeling over het Amstelland–Meerlanden (AM) raadsledenplatform. Er is een interessante presentatie gehouden over de wijzigingen in de Wet gemeenschappelijke regelingen, de voortgangsnota Metropoolregio Amsterdam (MRA) is in alle raden van Amstelland-Meerlanden behandeld. Verder is gesproken over onderwerp die regionaal opgepakt kunnen worden: glastuinbouw, woonruimteverdeling, verdozing, meten van luchtkwaliteit, waterkwaliteit, Amsterdamse Bos.

Kees Noomen geeft een terugkoppeling van de MRA-raadtafel en verzoekt de griffie de notulen met de raad te delen. Op 12 juli houdt de burgemeester van Amsterdam de zogeheten 'State of the Region'. Op 4 juli is een gemeenschappelijke avond met de raadsleden en plaatsvervangers van de MRA-raadtafel. In september wordt de ambtelijke termijnagenda verwacht. Het is zaak om ervoor te zorgen dat Amstelveense punten daarin komen.

2.4 Moties vreemd aan de orde van de dag

Als er bij de vaststelling van de agenda moties vreemd aan de orde van de dag worden ingediend, worden die onder dit agendapunt behandeld.

Motie vreemd aan de orde van de dag Goed voor Amstelveen. Integrale aanpak depressiviteit jeugd en jongeren
Door de fracties Goed voor Amstelveen, D66, PvdA en VVD wordt de motie *Integrale aanpak depressiviteit jeugd en jongeren* ingediend. Voor de volledige tekst zie bijlage 1.

Stemming
Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Goed voor Amstelveen, SP, 50Plus, ChristenUnie
Tegen: Actief voor Amstelveen, CDA, BVNL
De motie is aangenomen.

Motie vreemd aan de orde van de dag bbA. Geluidsmetingen Schiphol in eigen hand
Door de fracties bbA, ChristenUnie, GroenLinks, 50PLUS, BVNL, Actief voor Amstelveen, VVD, D66, Goed voor Amstelveen en PvdA wordt de motie *Geluidsmetingen Schiphol in eigen hand* ingediend. Voor de volledige tekst zie bijlage 2.

Stemming
Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, 50Plus, BVNL, ChristenUnie
Tegen: -
De motie is unaniem aangenomen.

Motie vreemd aan de orde van de dag PvdA. Steun de Amstelveense stadsbus
Door de fracties PvdA, GroenLinks, bbA, Actief voor Amstelveen, VVD, D66 en Goed voor Amstelveen wordt de motie *Steun de Amstelveense stadsbus* ingediend. Voor de volledige tekst zie bijlage 3.

Stemming
Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, ChristenUnie
Tegen: SP, CDA, 50Plus, BVNL
De motie is aangenomen.

3. Bespreekstukken

3.1 Initiatiefvoorstel instelling jongerenplatform Amstelveen

Besluit:
1. Instemmen met het voor twee jaar instellen een jongerenplatform waarmee de mening van jongeren frequenter op een hen passende wijze wordt opgehaald en waarmee de mening en inbreng van jongeren bij politieke besluitvorming wordt benut.
2. Het jongerenplatform primair een instrument van de gemeenteraad te maken dat complementair is aan initiatieven van het college voor jongerenparticipatie.
3. Ermee instemmen dat jongeren uit Amstelveen op basis van de kaders uit dit voorstel (‘het wat’) met een uitwerking komen van het ‘hoe’.
4. Als gemeenteraad raadsambassadeurs jongeren aan te wijzen die namens de raad aanspreekpunt zijn voor het jongerenplatform. Dit zijn: Elisa de Marco (VVD), Saloua Chaara (D66), Ewa Petiet (bbA), Michel Becker (Actief voor Amstelveen) en Ilika Polderman (GroenLinks). Deze ambassadeurs onderhouden actief het contact met de jongeren en begeleiden hen waar nodig. Zij hebben het mandaat om het plan zoals genoemd onder beslispunt 3 te accorderen.
5. Ermee instemmen dat het secretariaat, de begeleiding en ondersteuning van het jongerenplatform wordt belegd bij de griffie van de gemeenteraad van Amstelveen. De capaciteit die hiervoor nodig is wordt uit het reguliere budget van de griffie gedekt.
6. Voor twee jaar een jaarlijks budget van €25.000,- euro beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het jongerenplatform. Deze kosten te dekken uit het werkbudget jongerenwerk.
7. Ermee instemmen dat het jongerenplatform na twee jaar wordt geëvalueerd zodat op basis daarvan het vervolg kan worden bepaald.

Stemming
Stemverklaring BVNL: BVNL stemt tegen het voorstel, omdat het voorstel geen informatie bevat over de termijnen van de raadsambassadeurs.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, 50Plus, BVNL, ChristenUnie
Tegen: BVNL
Het initiatiefvoorstel is aangenomen.

4. Stemming over hamerstukken

4.1 Vaststellen instructie griffier gemeente Amstelveen 2023
Besluit:
1. De instructie griffier van de gemeente Amstelveen 2002, vastgesteld op 18 september 2002, in te trekken.
2. Vast te stellen de instructie voor de griffier van de gemeente Amstelveen 2023, overeenkomstig bijgevoegd en aan dit besluit gehecht ontwerp (bijlage 1).

Stemming
Er zijn geen stemverklaringen.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, 50PLUS, BVNL, ChristenUnie
Tegen: -
Het voorstel is unaniem aangenomen.

4.2 Jaarstukken 2022 en begroting 2024 gemeenschappelijke regeling Openbare Gezondheidszorg Amstelland Amstelveen

Besluit:
1. Geen zienswijze in te dienen over de ontwerp Begroting 2024 inclusief actualisatie begroting 2023, en daarmee akkoord te gaan met de gemeentelijke bijdrage van Amstelveen voor 2023 van € 3.787.538,- en voor 2024 van € 4.013.636,-.

Stemming
Stemverklaring D66: D66 stemt voor het voorstel, maar ziet graag dat werk wordt gemaakt van een stevigere en effectievere aanpak om de vaccinatiegraad in Amstelveen te verhogen.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, 50PLUS, ChristenUnie
Tegen: BVNL
Het voorstel is aangenomen met 36 stemmen voor en 1 stem tegen.

4.3 Meerjarenbegroting 2024-2027 en actualisatie 2023 gemeenschappelijke regeling GGD Amsterdam-Amstelland

Besluit:
1. Akkoord te gaan met de gemeentelijke bijdrage over 2023 ad. € 388.768,- en 2024 ad. € 461.100,-.
2. Geen zienswijze in te dienen op de meerjarenbegroting van de GR GGD Amsterdam-Amstelland 2024-2027.

Stemming
Er zijn geen stemverklaringen.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, 50PLUS, BVNL, ChristenUnie
Tegen: -
Het voorstel is unaniem aangenomen.

4.4 Jaarstukken AM Match

Besluit:
1. Geen zienswijze in te dienen op de primaire begroting 2024 en de begrotingswijziging 2023.

Stemming
Stemverklaring PvdA: Het is belangrijk dat mensen mee kunnen doen door werk. Erkenning, werk en resultaat zijn belangrijk. De PvdA stemt daarom voor het voorstel.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, 50PLUS, BVNL, ChristenUnie
Tegen: -
Het voorstel is unaniem aangenomen.

4.5 Jaarrekening 2022 en 2024-202 (inclusief begrotingswijziging 2023) Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Besluit:
1. Geen zienswijze in te dienen over de Meerjarenbegroting 2024-2027 van de Omgevingsdienst.
2. De bijdrage aan de Omgevingsdienst vanaf 2024 structureel te verhogen met € 140.000,-, rekening houdend met eventuele compensaties door het Rijk en Provincie Noord-Holland en deze via de Perspectiefnota 2024 te verwerken.
3. De begroting voor de Omgevingsdienst voor 2023 via de Perspectiefnota 2024 met € 140.000,- te verlagen.

Stemming
Er zijn geen stemverklaringen.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, BVNL, ChristenUnie
Tegen: 50PLUS
Het voorstel is aangenomen met 36 stemmen voor en 1 stem tegen.

4.6 Voortgangsnota 2022 Metropoolregio Amsterdam

Besluit:
1. Kennis nemen van de Voortgangsnota 2022 Metropoolregio Amsterdam.
2. Geen "wensen en opvattingen" in te dienen bij de Voortgangsnota Metropoolregio Amsterdam 2022.

Stemming
Er zijn geen stemverklaringen.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, BVNL, ChristenUnie
Tegen: 50PLUS

Het voorstel is aangenomen met 36 stemmen voor en 1 stem tegen.

4.7 Bestemmingsplan Haagbeuklaan 1-3

Besluit:
1. over de ingediende zienswijzen te besluiten overeenkomstig bijgevoegde Nota van Beantwoording en Staat van Wijzigingen;
2. op grond van artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan vast te stellen;
3. bestemmingsplan 'Haagbeuklaan 1-3', met bijbehorende toelichting en bijlagen, als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0362.07X-VG01, gewijzigd vast te stellen;
4. te bepalen dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van de ondergrond, welke is ontleend aan de Topografie Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) met datum 8 juni 2021.

Stemming
Stemverklaring GroenLinks: Het voorstel draagt niet bij aan de oplossing van de woningnood en verspilt schaarse bouwgrond. Daarom stemt GroenLinks tegen.
Stemverklaring ChristenUnie: De ChristenUnie stemt tegen het voorstel vanwege de gevaarlijke parkeerplaatsen.
Stemverklaring 50PLUS: De bouwplannen zijn te hoog en passen niet in de omgeving. Daarom stemt 50PLUS tegen het voorstel.

Voor: VVD, D66, bbA, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, BVNL, ChristenUnie
Tegen: GroenLinks, SP, CDA, 50PLUS
Het voorstel is aangenomen met 29 stemmen voor en 8 stemmen tegen.

4.8 Voteren krediet extra zwemwater

Besluit:
1. Een krediet extra zwemwater te voteren van € 19.185.000,- waarvan € 16.601.000,- onrendabel en € 2.584.0000,- rendabel, waarbij een bedrag van € 620.000,- vrijvalt uit de onderhoudsvoorziening sportaccommodaties ten gunste van de algemene reserve als gevolg van vervanging van bestaande installaties;
2. verlaging van het voorbereidingskrediet van totaal € 940.000,-, ten gunste van de algemene reserve, waarvan € 390.000,- in 2022, € 300.000 in 2023, € 250.000, in 2024;
3. de kapitaallasten van het rendabele kredietdeel ad. € 94.000,-, alsmede de bijbehorende structurele onderhouds- en beheerkosten (Meerjaren Onderhouds Plan (MOP) en het Jaarlijks Onderhouds Plan (JOP)) ad. € 50.000,- te dekken uit hogere huurinkomsten van AmstelveenSport (totaal € 144.000,- extra huurinkomsten);
4. de hogere kapitaallasten ad € 273.000,- ten opzichte van het gereserveerde lastenbedrag via het Investeringsplan Maatschappelijk Vastgoed (vanwege extra kosten onrendabel kredietdeel € 4.551.000,-, inclusief vervanging installaties), alsmede de bijbehorende € 281.000,- aan structurele onderhouds- en beheerkosten (MOP/JOP) te betrekken bij de opstelling van de Perspectiefnota 2024, met name de te dekken hogere bijdrage aan AmstelveenSport voor het onrendabele exploitatietekort;
5. uitgaande van ingebruikname medio 2025 de bijdrage aan AmstelveenSport te verhogen met € 675.000,- in 2025, oplopend naar € 1.350.000,- voor 2026 en verder, voor het onrendabele exploitatietekort;

6. de gereserveerde investeringsbedragen voor de rendabele kredietonderdelen Denksportcentrum (€ 3.500.000,-) en Gezondheidscentrum (€ 1.970.000,-) te laten vervallen.
7. de begroting 2023 en de (meerjaren)begroting 2024-2026 te wijzigen conform de hiervoor genomen besluiten.

Stemming
Stemverklaring PvdA: De PvdA is blij met het realiseren van extra zwemwater en stemt voor het voorstel.
Stemverklaring ChristenUnie: De ChristenUnie stemt voor het voorstel, ondanks de gemiste kans voor het realiseren van een gezondheidscentrum. Het is kwalijk dat de raad daarover niet goed is geïnformeerd.
Stemverklaring 50PLUS: 50PLUS stemt voor het voorstel, maar met pijn in het hart vanwege de overschrijding van de begroting.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, 50PLUS, BVNL, ChristenUnie
Tegen: -
Het voorstel is unaniem aangenomen.

4.9 Verlenging van ontheffing van vereiste ingezetenschap wethouder Elzakalai

Besluit:
1. De heer Adam Elzakalai, bij raadsbesluit van 29 juni 2022 benoemd tot wethouder van de gemeente Amstelveen, gedurende de periode van 29 juni 2023 tot 29 juni 2024 verlenging van ontheffing van het vereiste van het ingezetenschap te verlenen, als bedoeld in artikel 36a lid 2 van de Gemeentewet.

Stemming
Stemverklaring bbA: bbA vindt principieel dat de wethouder moet wonen in de gemeente waar hij werkt. bbA stemt voor het voorstel, want het is niet persoonlijk.

Voor: VVD, D66, bbA, GroenLinks, PvdA, Actief voor Amstelveen, Goed voor Amstelveen, SP, CDA, 50PLUS, BVNL, ChristenUnie
Tegen: -
Het voorstel is unaniem aangenomen.

5. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 22.24 uur.

Bijlage 1. Motie vreemd aan de orde van de dag Goed voor Amstelveen. Integrale aanpak depressiviteit jeugd en jongeren

Raadsvergadering d.d.	21-6-2023
Motie nummer	M1
Status	aangenomen
Griffier	

MOTIE VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG INTEGRALE AANPAK DEPRESSIVITEIT JEUGD EN JONGEREN

De raad van de gemeente Amstelveen in vergadering bijeen d.d. 21 juni 2023

De Raad,

constaterende dat

1. Er een grote toename is van depressieve jongeren volgens de gezondheidsmonitor GGD, Rijksinstituut voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Trimbos en NJI en NCJ, Gezondheidsmonitor jeugd en de Landelijke Jeugdmonitor CBS, Landelijk Beleid mentale gezondheid Rondom Jongeren
2. 1 op de 5 jongeren last hebben van depressieve gevoelens, 1 op de 22 jongeren ernstige depressieve stoornissen en behandeling nodig hebben.
3. Eenzaamheid en depressiviteit nog steeds een taboe is onder jongeren.
4. Depressiviteit samenhangt met eenzaamheid, verminderd identiteitsbesef, inflatie, hoge gas en energiekosten, woningmarkt, oorlog in Oekraïne, gamen en mediaverslaving, schooldruk
5. De gemeente Amstelveen werkt met het GALA akkoord(Gezond en Actief Leven Akkoord) en de Gezonde School maar er in onvoldoende mate een integrale aanpak is
6. Amstelveen geen wijkgerichte aanpak heeft voor depressieve jongeren.

Overwegende dat:

1. Een integrale aanpak noodzakelijk is waarbij zowel ouders, vrienden en familie, POH (praktijkondersteuners huisartsen), huisartsen, jongerenwerkers, Voortgezet Onderwijs scholen, natuur, sport -en culturele instellingen betrokken zijn.
2. De signaleringsfunctie een voortdurende aandacht behoeft en daar integraal op ingezet moet worden, zie punt 1.
3. Depressiviteit een grote correlatie heeft met eenzaamheid en angststoornissen zoals angst om te falen, angst om er niet bij te horen, angst voor oorlog, angst voor klimaatverandering, angst geen woonruimte te kunnen krijgen, angst dat ouders gaan scheiden en vele andere oorzaken.
4. Er urgentie is om preventie en aanpak van depressiviteit onder jongeren aan te pakken.
5. Een integrale aanpak gebaseerd op insluiten (i.p.v. uitsluiten) een noodzakelijke voorwaarde is. Hetgeen betekent dat juist de depressieve jongere betrokken wordt b.v binnen de klas of groep en stakeholders ervoor zorgen dat de jongere in verbinding blijft met de omgeving.
6. Gemeente beroep kan doen op Rijkssubsidie en gelden die vanuit het Rijk beschikbaar worden gesteld.

Verzoekt het college:

1. In de jeugdagenda een effectieve en integrale aanpak uit te werken waarmee eenzaamheid en depressiviteit bij jongeren wordt tegengegaan
2. Bij de ontwikkeling van deze wijkgerichte aanpak in hechte samenwerking met ouders, de jongeren zelf, natuur, sport-en cultuurinstellingen, scholen, huisartsen, jongerenwerkers, jeugdhulpverleners, wijkambtenaren en familie betrokken worden.

Ondertekening en naam:

Jacqueline Höcker Goed Voor Amstelveen	Saloua Chaara D66	Rosalie Bouwman PvdA	Elisa De Marco VVD

Stemming

	VVD	D66	bbA	GroenLinks	PvdA	Actief voor Amstelveen	Goed voor Amstelveen	SP	CDA	50Plus	BVNL	CU
Voor	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓		✓
Tegen						✓			✓		✓	

De griffier

Bijlage 2. Motie vreemd aan de orde van de dag bbA. Geluidsmetingen Schiphol in eigen hand.

Raadsvergadering d.d.	21-6-2023
Motie nummer	M2
Status	aangenomen
Griffier	

MOTIE VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG
Geluidsmetingen Schiphol in Eigen Hand

De raad van de gemeente Amstelveen in vergadering bijeen d.d. 21 juni 2023

De Raad,

constaterende dat:

1. Veel inwoners in Amstelveen ernstige geluidshinder ondervinden van de vliegbewegingen van Schiphol.
2. Geluidshinder serieuze gezondheidseffecten geeft, zoals hart- en vaatziekten, leerproblemen, slaapverstoring en aantasting van de geestelijke gezondheid (Bron: WHO).
3. De totale geluidsbelasting voor de omgeving wordt beperkt door Europese normen. Naleving van door Schiphol niet wordt gemeten, maar berekend. Schiphol metingen laat uitvoeren via NOMOS-meetposten, maar verder geen gebruik maakt van de meetresultaten. Feitelijke en ervaren normoverschrijdingen zonder meten niet zijn vast te stellen.
4. De uitkomsten van geluidsberekeningen van grote invloed zijn op Amstelveen en haar inwoners, denk aan eventuele uitbreiding van het aantal vluchten, aanpassing vliegroutes, beperking van woningbouw en eventuele financiële compensatie van inwoners voor overlast.
5. De gemeente al decennialang metingen laat uitvoeren door ingenieursbureau Geluidconsult. De gemeente echter geen gebruik maakt van de meetresultaten en jaarlijkse rapportages, maar dat deze enkel en alleen dienen om belangstellenden (voornamelijk inwoners) te informeren.
6. De kosten van de metingen en rapportages door Geluidconsult in 2022 circa € 38.000 incl. BTW bedroegen.
7. De spreiding van de diverse geluidsmeetlocaties willekeurig lijkt. Op veel plekken in Amstelveen wordt geluidshinder ondervonden, maar kan het niet worden gemeten. De gemeente Aalsmeer beschikt bijvoorbeeld over zeven eigen meetpunten, terwijl Amstelveen slechts twee eigen meetpunten heeft (waarvan één sinds november 2022 buiten gebruik is).
8. Het college 16 mei jl. na schriftelijke vragen aangeeft een van haar meetpunten te willen laten vervangen door een meetpunt "... vergelijkbaar met de Nomos-metingen vanuit Schiphol...".
9. Er momenteel geen dashboard raadpleegbaar is van de data van geluidsmeet- en handhavingspunten in Amstelveen. De data zo niet met elkaar, noch in een historische ontwikkeling te vergelijken zijn.
10. Omwonenden zelf vliegtuiggeluid kunnen meten met behulp van sensorkits en/of apps. Het RIVM onderzoekt momenteel of het mogelijk is deze burgermetingen te combineren met bestaande systemen (zie: https://samenmeten.nl/projecten/samen-geluid-meten).

van mening dat:

1. Betrouwbare geluidsmetingen, onafhankelijk van Schiphol, moeten plaatsvinden in heel Amstelveen.
2. De gemeente over een helder afwegingskader moet beschikken waarin de keuzes m.b.t. meetpunten (de hoeveelheid, het soort, de plaatsingslocatie, de kwaliteit) de metende partij(en) (betrouwbaarheid, onafhankelijkheid) en de datarapportage (frequentie, diepgang, transparantie, analyse, gebruik opbrengst) inzichtelijk worden gemaakt.
3. Defecte geluidmeetpunten van de gemeente binnen een redelijke termijn hersteld moeten zijn.
4. Inwoners eenvoudig inzage moeten hebben en houden op de gemeten geluidsbelasting en trends hierin kunnen volgen.
5. De uitkomsten van de geluidsmetingen periodiek moeten worden geanalyseerd en vergeleken met de berekende overlast over een gestelde periode.
6. De gemeente zorg draagt voor een gezonde leefomgeving en haar inwoners beschermt tegen ziekmakende invloeden.

Verzoekt het college

1. Binnen 12 maanden een afwegingskader voor te leggen aan de raad waarin de keuzes inzichtelijk worden gemaakt m.b.t.:
   a. meetpunten (de hoeveelheid, het soort, de plaatsingslocaties, de kwaliteit)
   b. metende partij/partijen (borging betrouwbaarheid, onafhankelijkheid, mogelijkheid gebruik te maken van burgermetingen)
   c. te meten waarden (geluid zowel als vliegbewegingen)
   d. datarapportage (frequentie, diepgang analyse, transparantie, gebruik opbrengst)

   met daarbij een raming van de kosten van de maatregelen en ten laste van welke begrotingspost deze kosten zullen komen.
2. Het meetpunt van Geluidconsult te behouden op de Bourgondischelaan en deze op korte termijn te repareren/gelijkwaardig te vervangen, in ieder geval voor de aanvang van de Experimenteerregeling Schiphol op 1 november a.s., en het meetpunt niet over te dragen aan Schiphol/Nomos.
3. Voorbereidingsstappen te nemen om een dashboard in te richten waarop inwoners data uit geluidsmetingen kunnen raadplegen en vergelijken, welke op een latere termijn uitgebreid kunnen worden met data uit metingen van bijvoorbeeld vervuiling lucht, grond en water. Hier in de begroting ruimte voor te maken.
4. De data uit de metingen actief in te zetten om beloften, afspraken en berekeningen te kunnen staven in de belangenbehartiging van Amstelveen, binnen regionale samenwerkingsverbanden (zoals AM/MRA) en in gesprekken met Schiphol en het ministerie.

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

Kitty Huisman bbA	Henk Stoffels CU	Lennart de Looze GroenLinks	Emiel Sjaardema 50Plus	Yaron van Koningsveld BVNL
Michel Becker Actief voor Amstelveen	Menno van Leeuwen VVD	Maarten de Haan D66	Nachshon Rodrigues Pereira Goed voor Amstelveen	
Rosalie Bouwman PvdA				

Stemming

	VVD	D66	bbA	GroenLinks	PvdA	Actief voor Amstelveen	Goed voor Amstelveen	SP	CDA	50Plus	BVNL	CU
Voor	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tegen												

De griffier

Bijlage 3. Motie vreemd aan de orde van de dag PvdA. Steun de Amstelveense stadsbus.

Raadsvergadering d.d.	21-6-2023
Motie nummer	M3
Status	aangenomen
Griffier	

MOTIE STEUN DE AMSTELVEENSE STADSBUS

De raad van de gemeente Amstelveen in vergadering bijeen d.d. 21-06-2023

De raad,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat

- Het gebrek aan fijnmazig openbaar vervoer een veelgehoorde klacht is in Amstelveen;
- Er weinig financiële middelen zijn om het aanbod aan openbaar vervoer op korte termijn te verbeteren;
- Lijnen 171, 174 en 199 echter nu al één à twee keer per uur een ronde maken door de stad en daarmee dè Amstelveense stadsbussen zijn;
- Doordat deze lijnen pas in december 2018, een jaar voor de coronacrisis, in hun huidige vorm in gebruik genomen zijn en tijdens corona het gebruik van het OV ontmoedigd werd deze lijnen weinig bekendheid genieten en weinig gebruikt worden

verzoekt het college

- In samenwerking met Vervoerregio Amsterdam en de vervoerder (Connexxion) in te zetten op promotie van lijnen 171, 174 en 199 – De Amstelveense Stadsbus;
- Hierbij bijvoorbeeld gebruik te maken van advertenties in lokale media, gerichte verspreiding van flyers met route en dienstregeling, onder meer door Participe in de wijkcentra, of kortingsacties;
- De kosten hiervan (eenmalig) te dekken uit het resterende structurele budget OV en mobiliteitstransitie ter grootte van 35.000 euro;
- De raad in het najaar van 2024 te informeren over de resultaten

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

Arnout van den Bosch PvdA	Lennart de Looze GroenLinks	Ferry van Groeningen BBA
Gonnie van Rietschoten Actief voor Amstelveen	Menno van Leeuwen VVD	Youssef Ben Idder D66
Nachshon Rodrigues Pereira Goed voor Amstelveen		

Stemming

	VVD	D66	bbA	GroenLinks	PvdA	Actief voor Amstelveen	Goed voor Amstelveen	SP	CDA	50Plus	BVNL	CU
Voor	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓
Tegen								✓	✓	✓	✓	

De griffier

Stand van zaken ingekomen stukken raadsvergadering 5 juli 2023

Datum	Onderwerp	Wijze van afdoening	griffie
21-06-2023	Jaarverslag 2022 AM match	Voor kennisgeving aannemen.	
16-06-2023	Aanbieding Ontwerpbegroting en Concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	In handen stellen van B&W	
15-06-2023	Mail d.d. 1 juni 2023 van Dorpsraad Nes aan de Amstel over de verkiezingen van de Dorpsraad Nes aan de Amstel	Voor kennisgeving aannemen.	
15-06-2023	Mail d.d. 15 juni 2023 van Provincie Noord-Holland betreffende Balanced Approach Schiphol	Voor kennisgeving aannemen.	
06-06-2023	Brief d.d. 2 juni 2023 van Visser en Van Dam Adviseurs in Omgevingsrecht - het project Galjoen 6 -16 voormalig defensieterrein Amstelveen	In handen stellen van B&W	

Behandelvoorstel agendacommissie

Onderwerp	Raadsvoorstel Verkorting gemeentelijke schuldenregelingen
Datum raadsvergadering	5 juli 2023
Locatie	Raadzaal
Voorzitter	Burgemeester Tjapko Poppens
Griffier	Debby de Heus
Portefeuillehouder	Wethouder Marijn van Ballegooijen
Behandelend ambtenaar	Renee van Vlaardingen
Openbare bespreking	Ja
Live-uitzending	https://amstelveen.bestuurlijkeinformatie.nl/
Advies van de agenda-commissie	Hamerstuk. Het Rijk heeft via een wijziging van de Faillissementswet de wettelijke schuldsanering natuurlijke personen verkort van 36 naar 18 maanden. Dit gaat in per 1 juli 2023. De wijziging in de gemeentelijke schuldenregeling betreft dezelfde looptijd, zodat het wettelijke en gemeentelijke traject goed op elkaar aansluiten.

Voorafgaande behandeling

Het Raadsgesprek	Insprekers kunnen zich uiterlijk 22 juni om 12.00 uur melden om in te spreken tijdens Het Raadsgesprek van 28 juni.
Technische vragen	Technische vragen kunt u tot maandag 26 juni om 12.00 uur stellen aan de behandelend ambtenaar met een cc aan raadsgriffie@amstelveen.nl. De antwoorden worden bij de vergaderstukken in Ibabs gezet.
Het Raadsdebat	Niet van toepassing

Behandelwijze tijdens de raadsvergadering

Toelichting en doel van het agendapunt	Voorgesteld wordt om de standaard looptijd van de schuldbemiddeling en het saneringskrediet te verkorten van 36 naar 18 maanden. Daarmee loopt de gemeentelijke schuldenregeling in de pas met de landelijke wet- en regelgeving. Het doel van de behandeling is om een besluit te nemen over het raadsvoorstel.
Gevraagd besluit	1. Het beleidsplan "De toekomst in Balans, beleidsplan schuldhulpverlening 2021 – 2024" als volgt te wijzigen voor het onderdeel gemeentelijke schuldenregelingen: a. de standaard looptijd van de schuldbemiddeling wordt verkort van 36 naar 18 maanden. b. de standaard looptijd van het saneringskrediet wordt verkort van 36 naar 18 maanden. 2. Dit besluit werkt terug tot 1 juli 2023.
Beschikbare stukken	- Raadsvoorstel - Bijlage. Beleidsplan 'De toekomst in Balans, beleidsplan schuldhulpverlening 2021-2024'.
Hamerstuk	In de raadsvergadering kunt u verzoeken het hamerstuk alsnog te bespreken. De helft van het aantal fracties in de raad moet instemmen met dat verzoek. Stemt de meerderheid van de fracties daarmee in, dan wordt het voorstel aan de bespreekstukken toegevoegd. Anders kunt u bij de stemming een stemverklaring afleggen.

Gemeente Amstelveen

Signed By: Poppens, T. <t.poppens@amstelveen.nl>
14/06/2023 08:53:03 CEST
ID: b10cf10f-a249-4068-868b-3603a18773c0
Auth: Scribble

Signed By: Winthorst, H.H. <b.winthorst@amstelveen.nl>
14/06/2023 08:33:03 CEST
ID: b10cf10f-a249-4068-868b-3603a18773c0
Auth: Scribble

RAADSVOORSTEL

Datum 12 juni 2023
Z23-048475

Nummer	48	**Afdeling**	Sociale Voorzieningen
Voorstel van	College van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar**	Renee van Vlaardingen
Portefeuillehouder	wethouder Marijn van Ballegooijen		r.van.vlaardingen@amstelveen.nl

Onderwerp

Verkorting gemeentelijke schuldenregelingen.

Gevraagd besluit

1. Het beleidsplan "De toekomst in Balans, beleidsplan schuldhulpverlening 2021 – 2024" als volgt te wijzigen voor het onderdeel gemeentelijke schuldenregelingen:
   a. de standaard looptijd van de schuldbemiddeling wordt verkort van 36 naar 18 maanden.
   b. de standaard looptijd van het saneringskrediet wordt verkort van 36 naar 18 maanden.
2. Dit besluit werkt terug tot 1 juli 2023.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

We willen dat inwoners met problematische schulden sneller uitzicht hebben op een schuldenvrije toekomst, zodat zij weer optimaal kunnen functioneren in hun persoonlijke leven en in de maatschappij.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Het rijk heeft via een wijziging van de Faillissementswet de Wettelijke schuldsanering natuurlijke personen (Wsnp) verkort van 36 maanden naar 18 maanden, dit gaat in op 1 juli 2023.

We stellen voor om voor de gemeentelijke schuldenregelingen ook deze looptijd in te voeren vanaf 1 juli 2023, zodat het wettelijke en gemeentelijke traject goed op elkaar aansluiten.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

1. Sociaal Domein.

Aanleiding

Het rijk heeft de Wsnp verkort van 36 maanden naar 18 maanden, dit gaat in op 1 juli 2023.

Gemeenten voeren het zogenaamde. minnelijke traject uit, dit is het traject waarin door tussenkomst van de gemeente wordt geprobeerd schulden buiten de rechter om te schikken. Schuldeisers dienen hieraan vrijwillig mee te werken. Het gemeentelijke traject is voorliggend op de Wsnp. Het rijk beoogt dat gemeenten ook de gemeentelijke schuldenregelingen verkorten in lijn met de duur van de wettelijke trajecten.

De duur van de minnelijke schuldregelingen van gemeenten is niet in wetgeving vastgelegd. Daarom stellen we voor om via de wijziging van "De toekomst in Balans, beleidsplan schuldhulpverlening 2021 – 2024" de verkorting van de looptijd van gemeentelijke schuldenregelingen in het beleid te borgen.

Argumenten

Met de gelijktijdige verkorting van de gemeentelijke schuldenregeling en de Wsnp wordt voorkomen dat inwoners schuldhulpverlening uitstellen tot de kortere looptijd is ingevoerd. Dit zou onnodig de schuldenproblematiek kunnen verergeren.

Ook naar schuldeisers toe is het van belang dat wij de landelijke beleidswijzigingen lokaal actief opvolgen. Dit verhoogt hun draagvlak voor medewerking aan schuldenregelingen.

In bijzondere omstandigheden kan de gemeentelijke schuldbemiddeling na 18 maanden verlengd worden. Er kan dan meer maatwerk geboden worden, bijvoorbeeld als een client niet iedere maand zijn afloscapaciteit heeft gespaard en beëindiging van het traject onevenredig nadelig voor de betrokkene is.

Kanttekeningen

Een adequate inzet op nazorg wordt nog belangrijker om terugval na afloop van het traject te voorkomen. Dat geldt ook voor de begeleiding in de voorbereidingsfase van schuldenregelingen. De berekening van de afloscapaciteit wijzigt niet. Dat betekent dat het maandelijkse bedrag waarvan cliënten in de schuldhulpverlening rond moeten komen gelijk blijft en dat de kosten van de uitvoering van deze wet ten laste van diens schuldeisers komen.

Financiën

Deze beleidswijziging heeft geen structurele financiële gevolgen.

Wij werken een overgangsregeling uit voor inwoners met een lopende gemeentelijke schuldenregeling (saneringskrediet of schuldbemiddeling). Naar verwachting zullen we niet altijd regelingen kunnen inkorten, we bezien wel hoe we lopende trajecten (gedeeltelijk) kunnen vergemakkelijken en verzachten. Een overgangsregeling betekent extra werk in de uitvoering. Dit kan er toe leiden dat we moeten prioriteren.

Voor de overgangsregeling is een eenmalig budget nodig, de voorlopige inschatting is dat dit € 170.000,- kost. De dekking van deze kosten is opgenomen in de notitie meicirculaire, die samen met de perspectiefnota 2024 ter besluitvorming wordt voorgelegd.

Communicatie

Aanpassing communicatie in folders en website.
Informeren ketenpartners.

Procedure

Na vaststelling door de gemeenteraad is de verkorting van de gemeentelijke schuldenregeling beleidsmatig geborgd.

Het college heeft op 12 juni jongstleden. een wijzigingsbesluit genomen van de Beleidsregels schuldhulpverlening gemeente Amstelveen 2021, waarin de verkorting van de gemeentelijke schuldenregelingen is doorgevoerd per 1 juli 2023. Hiermee bieden we duidelijkheid aan inwoners over de verkorting van de gemeentelijke schuldenregelingen.

Bijlagen

Beleidsplan "De toekomst in Balans, beleidsplan schuldhulpverlening 2021 – 2024".

De secretaris,

Bert Winthorst

De voorzitter,

Tjapko Poppens

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

Gemeente Amstelveen

"De toekomst in Balans"

Beleidsplan schuldhulpverlening 2021 - 2024

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 2

2. SAMENVATTING 2

2.1. Leeswijzer 3
2.2. Impact corona-epidemie 3

3. LANDELIJKE EN LOKALE ONTWIKKELINGEN SCHULDHULPVERLENING 4

3.1. Landelijke trends en cijfers en de impact van Corona 4
3.2. Impact Coronacrisis 4
3.3. Lokale situatie 5
3.4. Algemene toelichting Wgs en wijzigingen 6
3.5. Input voor de nota 6

4. BALANS SCHULDHULPVERLENING 9

4.1. Visie 9
4.2. Doel en werkwijze 9

5. VOORKOMEN EN SIGNALEREN VAN SCHULDEN 11

5.1. Focus op armoedepreventie 11
5.2. Preventie jongeren vanaf 16 jaar 11
5.3. Vroegsignalering uitbreiden n.a.v. gewijzigde Wgs 12

6. ONTZORGEN, ONDERSTEUNEN EN MOTIVEREN 14

6.1. Multi Disciplinair uitvoeringsoverleg 14
6.2. Schuldhulpverlening jongeren 14
6.3. Schuldhulpverlening voor ondernemers 16
6.4. Schuldhulpverlening en inzet saneringskredieten 17
6.5. Inkomensbeheer en bewindvoering 18

7. INNOVATIE 19

7.1. Nieuwe manieren mogelijk maken 19
7.2. Digitale begeleiding 19
7.3. Kwijtschelding gemeentelijke belastingen 20
7.4. Pilot GGZ en schulden 20
7.5. Gezondheid en schulden 21

8. COMMUNICATIE 22

8.1. Richting inwoners 22
8.2. Communicatie gemeenteraad 23

9. PLANNING 25

10. MEERJARENRAMING 26

11. BIJLAGEN 28

Bijlage 1. Overzicht uitwerking aanbevelingen en moties 2
Bijlage 2: Evaluatie beleidsplan Schuldhulpverlening in Balans 2016-2020 2
Bijlage 3: Evaluatie Vroeg Er Op Af 4
Bijlage 4: Preventie 7
Bijlage 5: Proces schuldhulpverlening 9
Bijlage 6: Instrumenten schuldhulpverlening 10
Bijlage 7: Saneringskrediet versus schuldbemiddeling 12

1. Inleiding

Voor u ligt het beleidsplan 'Schuldhulpverlening, de toekomst in Balans'. In dit beleidsplan leest u hoe de gemeente Amstelveen de komende 4 jaar vorm gaat geven aan de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening (Wgs). Het beleidsplan is een uitwerking van het vierde doel van de sociale agenda zoals deze is verwoord in de Nota Sociaal Domein 2019: Inwoners ervaren minder financiele belemmeringen om mee te doen. Daarnaast is er een relatie met andere doelen, waaronder "Ieder kind kan veilig en gezond opgroeien" en "Inwoners functioneren zo zelfstandig mogelijk, zo nodig met (tijdelijke) ondersteuning".

Amstelveen voert schuldhulpverlening uit in eigen beheer, onder de naam Balans Schuldhulpverlening (Balans). Balans biedt integrale schuldhulpverlening, waarbij het onder controle krijgen van de onderliggende problematiek en het daarmee oplossen van schulden centraal staat.

2. Samenvatting

In dit beleidsplan getiteld "De toekomst in Balans", wordt aangeven wat de gemeente Amstelveen de komende 4 jaar wil realiseren rondom schuldhulpverlening. Balans richt zich in eerste instantie op preventie van schulden en het zo vroeg mogelijk signaleren van schulden. Door schulden te voorkomen of in ieder geval er zo vroeg mogelijk bij te zijn, worden langdurige schuldhulpverleningstrajecten zo veel mogelijk voorkomen.

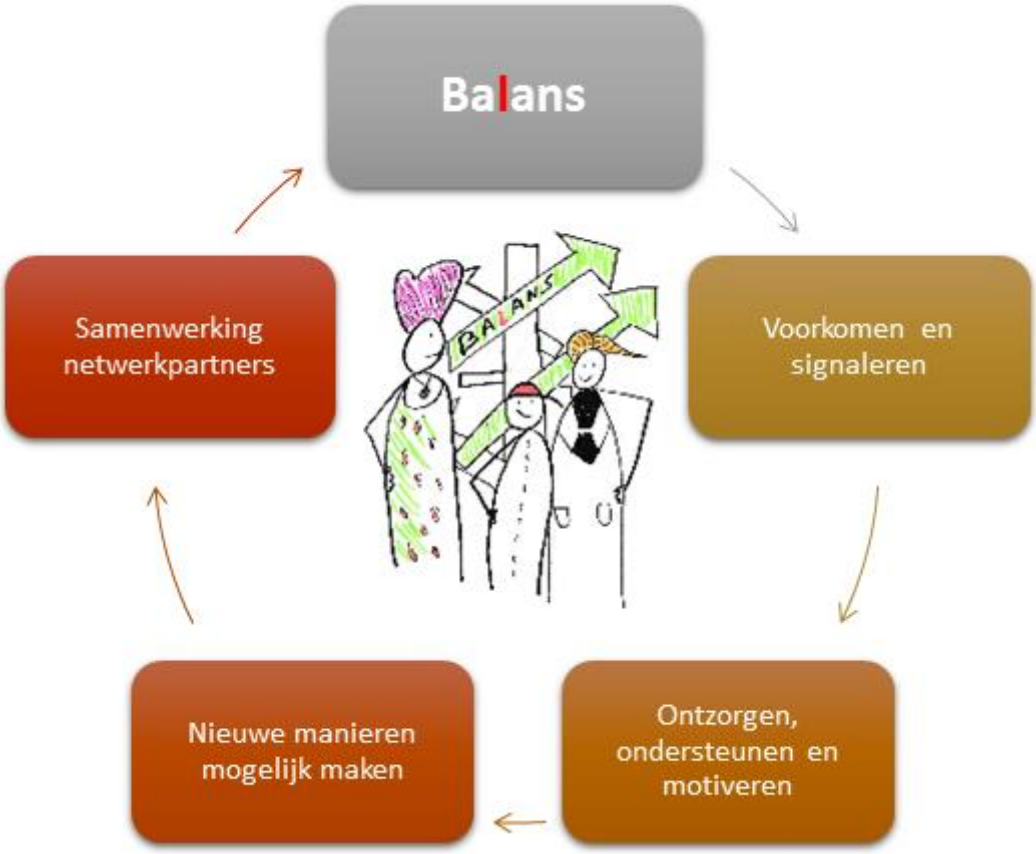
Wanneer er schulden zijn wordt laagdrempelige en snelle hulpverlening geboden. Er is de komende 4 jaar speciale aandacht voor jongeren die geholpen worden met hun schulden en het weer opbouwen van een toekomstperspectief. Daarnaast is speciale aandacht voor het groeiend aantal ondernemers dat door de Corona-crisis in de problemen is gekomen. De komende periode worden er meer saneringskredieten ingezet en wordt door de inzet van inkomensbeheer en goede afspraken met bewindvoerders, zo veel mogelijk ingezet op een integrale schuldhulpverlening en een duurzame uitstroom. In dit beleidsplan leest u verder wat de resultaten zijn van Balans en wat de komende periode wordt gedaan om de resultaten te monitoren en te bereiken.

Met het vaststellen van het beleidsplan schuldhulpverlening "de toekomst in Balans" 2021 – 2024 besluit de gemeenteraad het college de opdracht te geven;

- tot uitvoering van een jaarlijks cliëntervaringsonderzoek en de raad hierover jaarlijks te informeren;
- het preventie project Moneyways op scholen voort te zetten en een onderzoek uit te voeren naar uitbreiding van het preventieproject naar het HBO en WO onderwijs;
- de wijziging van de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening ten aanzien van vroegsignalering per 1 januari 2021 in te voeren;
- de 'integrale werkwijze jongeren' verder uit te breiden en in Q3 2021 te starten met de implementatie van het JAS (Jongeren in Amstelveen Schuldenvrij);
- tot evaluatie van schuldhulpverlening aan ondernemers en de raad te informeren in Q4 2021;
- een afwegingskader te maken voor Saneringskredieten en het instellen van een Waarborgfonds saneringskredieten en hierover in Q2 2021 de raad te informeren;
- deelname aan een Landelijk Garantiefonds saneringskredieten af te wegen zodra hier meer informatie over beschikbaar is;
- een convenant met bewindvoerders te sluiten en hierover in Q3 2021 de raad te informeren;
- om het noodfonds Balans te evalueren en per Q4 2021 hierover de raad te informeren;
- te starten met digitale begeleiding Q2 2021 en de raad hierover te informeren in Q1 2022;
- de pilot GGZ en schulden "snel-er-vanaf" te evalueren en de gemeenteraad in Q1 2022 over de resultaten te informeren;
- de gemeenteraad jaarlijks over de resultaten van schuldhulpverlening te informeren.

2.1. Leeswijzer

Na de inleiding (hoofdstuk 1) en de samenvatting (hoofdstuk 2) van dit beleidsplan wordt inzicht gegeven in de landelijke en lokale ontwikkelingen rondom schuldhulpverlening en de gevolgen van de Corona-crisis (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 wordt de visie, doel en werkwijze van Balans schuldhulpverlening beschreven. Hoofdstuk 5, 6 en 7 staan in het teken van de prioriteiten voor de komende 4 jaar rondom het 'voorkomen en signaleren van schulden', 'ontzorgen, ondersteunen en motiveren' en 'nieuwe manieren van hulpverlening' mogelijk maken. In Hoofdstuk 8 wordt de communicatie belicht aan zowel de inwoners als de gemeenteraad (indicatoren). In hoofdstuk 9 worden de financiën behandeld en tot slot in hoofdstuk 10 een overzicht van de planning. Voor meer achtergrondinformatie over de werkwijze van Balans en een overzicht van de uitwerking van de aanbevelingen en moties naar aanleiding van het rekenkameronderzoek, wordt verwezen naar de bijlage.



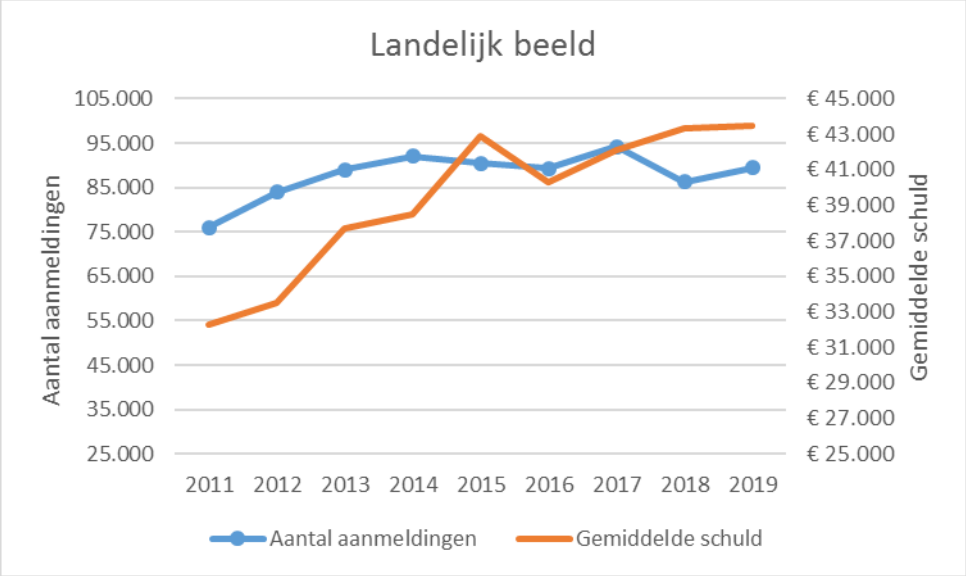
2.2. Impact corona-epidemie

Door de corona-epidemie, met de 'intelligente lockdown' en de anderhalvemeter-samenleving is dit beleidsplan op een andere manier tot stand gekomen dan gebruikelijk. Het cliëntervaringsonderzoek is tijdelijk uitgesteld omdat een deel van de doelgroep ondersteuning nodig heeft bij het invullen van de vragenlijst. Deze ondersteuning kon niet worden geboden tijdens de corona-epidemie. De themabijeenkomst voor netwerkpartners waarin input voor de nota zou worden opgehaald is geannuleerd. Deze input is op een alternatieve manier verkregen, waarbij de netwerkpartners persoonlijk zijn benaderd. Waar normaliter cijfers over voorgaande periode een basis zijn voor het beleid van de komende periode, geldt nu meer dan ooit dat resultaten uit het verleden geen richting geven aan de toekomst.

3. Landelijke en lokale ontwikkelingen schuldhulpverlening

3.1. Landelijke trends en cijfers en de impact van Corona

Zoals in de inleiding beschreven, zijn trends van voorgaande jaren nauwelijks meer richtinggevend voor het beleid van de komende vier jaar. Daarom worden deze kort weergegeven in onder staande tabel.
Tot 2020 is landelijk een afvlakking te zien van de groei van het aantal aanmeldingen en van de gemiddelde schuld[1]. Deze groei volgde uit de crisis van 2008. Het aantal schuldeisers bij aanmelding is gemiddeld genomen stabiel gebleven op 14.



3.2. Impact Coronacrisis

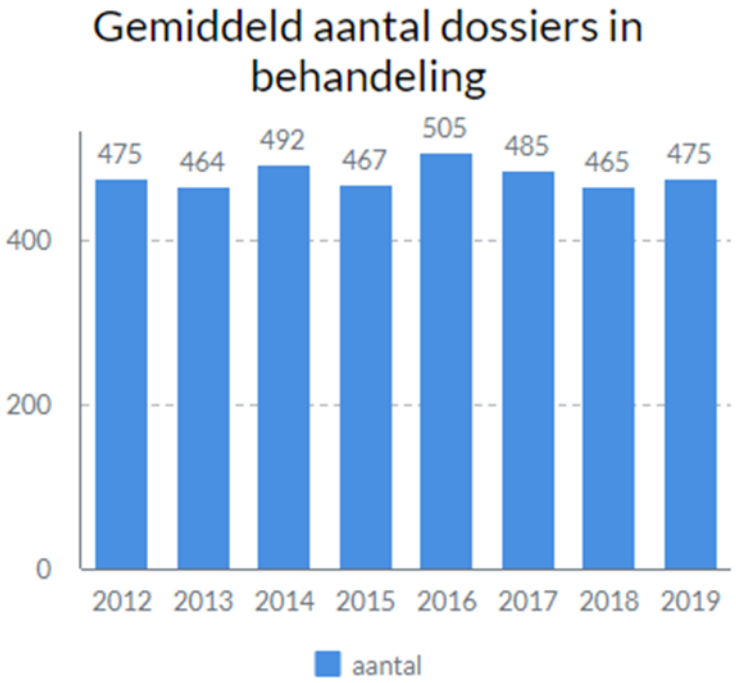
Door de maatregelen als gevolg van de corona heeft volgens Nibud-onderzoek 20% van de huishoudens te maken (gehad) met een inkomensterugval. Dit geldt voor bijna de helft van de zzp'ers en flexwerkers. Naast deze groepen zijn ook jongeren hard getroffen. 29% geeft aan geen of onvoldoende spaargeld te hebben om twee maanden zonder inkomen op te vangen. Deze cijfers geven aan dat grote groepen mensen te maken hebben met financiële problemen of deze op korte termijn gaan krijgen.

Stijging van het aantal aanvragen
De coronacrisis verschilt van eerdere crises, omdat er sprake is van een economische shock door de 'intelligente lockdown'. Dit in tegenstelling tot een meer geleidelijke crisis zoals de financiële crisis van 2008. Mensen die al moeite hadden met rondkomen komen massaal in financiële nood. In totaal wordt een stijging verwacht van minimaal 30%[2], hoewel het lastig is om een goede prognose te maken. Gemiddeld genomen wachten mensen 5 jaar voor zij om hulp vragen.

Doelgroepen
Landelijk gezien is het aantal bijstandsaanvragen in de maanden maart en april (update) van 2020 gestegen met minimaal 50%. Ondernemingen die in de kern levensvatbaar zijn, bouwen mogelijk problematische schulden op. Ook jongeren worden hard geraakt. Naar verwachting bestaat de stijging van het aantal aanvragen voor schuldhulpverlening, naast de reguliere doelgroepen, uit ondernemers en jongeren.

[1] Cijfers NVVK
[2] Schuldenlab & Deloitte, COVID-19 en schuldenproblematiek in Nederland, 16 juni 2020

3.3. Lokale situatie



De afgelopen jaren hebben gemiddeld 130 huishoudens een aanvraag ingediend voor een traject schuldhulpverlening in Amstelveen. Voorafgaand aan een aanvraag vindt een melding en eerste gesprek plaats gevolgd door een adviesgesprek of intake. Vervolgens kan iemand toegelaten worden voor een traject schuldhulpverlening. Per jaar zijn er gemiddeld 475 trajecten actief en is gelet op bovenstaande grafiek de uitstroom gelijk aan de instroom. Naast de werkzaamheden die behoren tot de curatieve schuldhulpverlening en participatie in het Amstelveenloket voert Balans diverse andere werkzaamheden uit die zijn omschreven in bijlage 5 en 6 van deze nota. Momenteel zijn er 70 inwoners die inkomensbeheer ontvangen.

Naar verwachting vindt in de komende jaren in Amstelveen een stijging plaats van het aantal aanvragen. Ervan uitgaande dat deze stijging, conform de landelijke cijfers, 30% bedraagt, resulteert dit naar verwachting in een stijging van 40 extra dossiers. Ook wordt een stijging verwacht vanwege de aanpak voor vroegsignalering. Dit is in paragraaf 5.2 uitgewerkt. Vanuit deze aanpak worden 75 extra aanvragen per jaar verwacht.

De raad wordt hierover jaarlijks geïnformeerd. De huidige kwaliteit wordt behaald door een fulltime schuldhulpverlener maximaal 45 trajecten voor particulieren te laten begeleiden. Bij een stijging van het aantal aanvragen en bij gelijkblijvend kwaliteitsniveau (= max 45 trajecten per shv) zal meer capaciteit schuldhulpverlening benodigd zijn.



Indicator: We verwachten dat er in 2021 ongeveer 200 aanvragen schuldhulpverlening worden ingediend en het klantenbestand stijgt naar ongeveer 500.

3.4. Algemene toelichting Wgs en wijzigingen

De Wet gemeentelijke schuldhulpverlening (Wgs) is per 1 juli 2012 in werking getreden. Daarmee hebben de gemeenten een wettelijke zorgplicht op het terrein van integrale schuldhulpverlening gekregen. De wet schrijft voor dat de gemeenteraad voor een periode van ten hoogste vier jaar een (beleids)plan vaststelt dat richting geeft aan de integrale schuldhulpverlening aan haar inwoners.

Per 1 januari 2021 wijzigt de Wgs. Het doel van de wijziging is onder andere het verduidelijken van de taken van het college op het gebied van vroegsignalering. Gemeenten worden onder andere bij wet verplicht een aanbod te doen aan inwoners met een betalingsachterstand die door schuldeisers aan de gemeente is gemeld. Dit helpt om schulden en andere problematiek vroegtijdig in kaart te brengen en vroegtijdig ondersteuning te bieden. De uitwerking van deze wijziging is verder opgenomen in paragraaf 5.2. vroegsignalering.

Een andere wijziging betreft de verwerking van persoonsgegevens. Met de wetswijziging is het college bevoegd tot het verwerken van persoonsgegevens, waaronder persoonsgegevens over gezondheid en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard voor zover noodzakelijk voor de uitvoering van de wet.

Tot slot wijzigt de wet en moet de gemeenteraad een Verordening beslistermijn schuldhulpverlening vaststellen om uitvoering te geven aan de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening. De Verordening regelt binnen welke termijn na het eerste gesprek een besluit volgt over toelating tot schuldhulpverlening.

3.5. Input voor de nota

- *Input inwoners en netwerkpartners*

Volgens planning zou eind maart 2020 een cliëntervaringsonderzoek (ceo) worden uitgevoerd. Vanwege de coronacrisis is dit onderzoek uitgesteld tot 2021. Op deze manier kan het ceo als tussentijdse evaluatie van dit beleidsplan fungeren. Daarnaast zou ook via een netwerk-/themabijeenkomst input voor deze nota worden opgehaald. Helaas kon deze bijeenkomst mede vanwege de coronacrisis niet doorgaan.

- Uitvoering cliëntervaringsonderzoek, Q4 2021

In plaats daarvan zijn een aantal netwerkpartners telefonisch bevraagd naar hun ervaringen met Balans en naar eventuele verbeterpunten. Participe, Humanitas en Eigen Haard en de Ondernemersvereniging hebben hun ervaringen gedeeld. De communicatie met netwerkpartners wordt over het algemeen als goed ervaren, hoewel privacyaspecten soms adequate uitwisseling van informatie belemmert. Een aandachtspunt is het bereiken van doelgroepen die niet bij gemeenten in beeld zijn en inwoners die de Nederlandse taal niet machtig zijn. Er is weinig kennis en ervaring met ondernemers met schulden. Er is meer aandacht voor uitleg van het traject en het managen van verwachtingen.

- *Onderzoek rekenkamercommissie*

Op 11 maart 2020 zijn in de gemeenteraad de uitkomsten van het rekenkameronderzoek besproken. Onderdeel van het onderzoek van de rekenkamercommissie was preventie (vroegsignalering) en burgerperspectief (de bejegening). Uit het onderzoek kwam naar voren dat het merendeel van de respondenten (inwoners) tevreden is over het gehele proces van schuldhulpverlening. Dit komt met name doordat men met begrip te woord is gestaan, het proces snel in gang werd gezet en er goede ervaringen zijn met de begeleiding vanuit de consulenten.

Er zijn door de rekenkamercommissie 8 aanbevelingen gedaan en door de gemeenteraad 5 moties aangenomen. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de aanbevelingen en moties en waar deze terug te vinden zijn in deze nota.

- *Input Participatieraad Sociaal Domein (PSD)*

Bij de totstandkoming van dit beleidsplan is ook aan de PSD gevraagd om een pre-advies op deze nota. De PSD is gevraagd te adviseren op mogelijk verbeterpunten van het beleid. De PSD onderschrijft de meeste aanbevelingen van de rekenkamer en heeft enkele aanvullende adviezen gegeven.

De PSD pleit voor een brede aanpak van preventie in de wijken. Deze brede aanpak zal naast hetgeen in dit beleidsplan hierover is geschreven met name verder doorontwikkeld worden naar aanleiding van de motie focus op armoedepreventie en perspectief voor minima. Ook geeft men aan cursussen en trainingen op het gebied van financiën belangrijk te vinden.

Door de inzet van onder andere Moneyways op scholen en de inzet van de training Omgaan met Geld in de buurthuizen wordt hier gehoor aan gegeven. Lotgenotencontact (financieel café) en een goede inventarisatie van de schulden (Humanitas en Balans) zijn verder belangrijke onderdelen van een goede schuldhulpverlening. Bij Balans pleit de PSD voor een spreekuur, snelle doorlooptijden en een persoonlijke en laagdrempelige benadering. De werkwijze van Balans en de wijze waarop de kwaliteit is geborgd komt terug in paragraaf 4.2.

Verder adviseert de PSD ruimhartig te zijn wanneer het de eigen gemeentelijke vorderingen betreft en adviseert gebruik te maken van de signalen om inwoners vroeg te benaderen en schuldhulpverlening aan te bieden. Tot slot adviseert men aansluiting te zoeken bij de Benchmark Armoede & Schulden van Divosa en om een verbindende factor te zijn tussen de verschillende netwerkpartners.

- *Evaluatie beleidsnota schuldhulpverlening 2016–2020 'Schuldhulpverlening in Balans'*

In het voorgaande beleidsplan 'Schuldhulpverlening 2016-2020. Schuldhulpverlening in Balans' is een aantal actiepunten opgenomen op het gebied van Preventie en Nazorg, Integrale Benadering en Wacht- en Doorlooptijden.

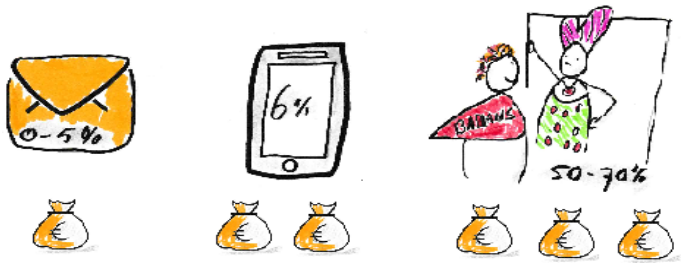
Het overgrote deel van de actiepunten is succesvol uitgevoerd. Een verdere evaluatie is in de bijlage opgenomen.

- *Evaluatie Vroeg Er Op Af (VEOA)*

De gemeente Amstelveen heeft met Eigen Haard sinds 2013 werkafspraken gemaakt om bij een huurachterstand van 1 tot 3 maanden een melding te doen bij Balans. Deze werkafspraken zijn vastgelegd in een convenant. In de afgelopen jaren is de aanpak doorontwikkeld. De communicatie richting de inwoners is aangepast en de tijden waarop een huisbezoek wordt afgelegd zijn verruimd. Dit heeft het slagingspercentage (waarbij er contact is gelegd met de inwoner) doen stijgen van 35% in 2016 naar 59% in 2019 (waarvan uiteindelijk 32% aangaf hulp nodig te hebben). Ter vergelijking in Amsterdam is het percentage 56%[3]. In Nijmegen[4] zijn in een jaar tijd 318 adressen bezocht. Daar is het in 60% van de gevallen gelukt contact te leggen waarvan de helft aangaf hulp te willen ontvangen.

De VEOA-aanpak vormt de basis van de uitbreiding op het gebied van vroegsignalering zoals omschreven in paragraaf 5.3 en zal samen worden doorontwikkeld.

[3] Gemeente Amsterdam, jaarverslag schuldhulpverlening 2019
[4] Gemeente Nijmegen, Evaluatie Vroegsignaleringsproject Op de Rit



Gebleken[5] is dat huisbezoeken het meest effectief zijn om contact te leggen met inwoners die mogelijk schulden hebben.

[5] Leidraad vroegsignalering schulden, september 2018

4. Balans schuldhulpverlening

4.1. Visie

De visie van Balans volgt uit de visie op het Sociaal Domein zoals die is verwoord in de Nota Sociaal Domein 2019.

Financiële problemen worden zo veel mogelijk voorkomen of in een vroeg stadium aangepakt. Schulden vormen geen belemmering (meer) om mee te doen aan de samenleving. Amstelveen biedt perspectief en begeleiding om schulden op te lossen of beheersbaar te houden. Hierbij wordt zoveel mogelijk ingezet op de eigen kracht en het eigen netwerk van de inwoner en wordt ondersteuning op maat geboden waar dit nodig is.

Kinderen die opgroeien in huishoudens met schulden ondervinden hier hinder van. Amstelveen wil dat ieder kind veilig en gezond kan opgroeien, mee kan doen in de samenleving en hierbij geen hinder ondervindt van de financiële problemen van ouders.

Amstelveen zet in op een duurzame uitstroom waarbij de focus ligt op het onder controle krijgen van onderliggende problematiek. Coaching op gedragsverandering is hierbij een belangrijk onderdeel. Inwoners worden begeleid naar het voor hen hoogst haalbare perspectief. Voor velen betekent dit schuldenvrij met de financiën in eigen beheer, voor sommigen langdurige begeleiding bij het beheersen van hun moeilijke financiële situatie. Het doel is om de eigen financiën te kunnen beheren en degenen die niet zelfredzaam zijn te begeleiden richting duurzame ondersteuning.

4.2. Doel en werkwijze

Sinds 1995 voert de gemeente Amstelveen schuldhulpverlening uit in eigen beheer, onder de naam Balans Schuldhulpverlening. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat gestreefd wordt naar een duurzame uitstroom waarbij recidive zo veel mogelijk wordt voorkomen. Balans schuldhulpverlening heeft als doel problematische schulden zo veel mogelijk te voorkomen en zo vroeg mogelijk te signaleren. Waar problematische schulden toch zijn ontstaan is het doel om alle inwoners te ondersteunen met een integraal aanbod op maat. Daar waar nodig wordt de inwoner gecoacht op gedragsverandering.

Dit betekent dat de hulpverlening veel meer omvat dan de 'technische' ondersteuning bij financiën en schulden. De focus op een duurzame oplossing komt gedurende het gehele traject naar voren, immers heeft het saneren van schulden geen zin als er op korte termijn nieuwe schulden ontstaan.

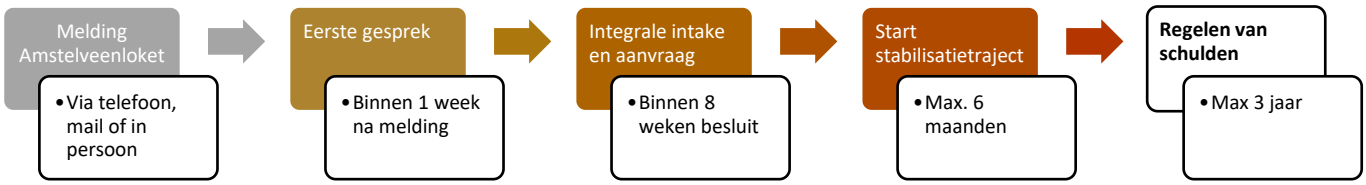
Uit wetenschappelijk onderzoek[6] blijkt dat langdurige stress negatieve effecten heeft op het gedrag van mensen. Deze kennis vraagt om dienstverlening die rekening houdt met de effecten van stress. Dit wordt ook wel stress-sensitieve dienstverlening genoemd. In het gehele sociaal domein wordt stress-sensitief gewerkt.

Om een eventuele drempel te verlagen, is ervoor gezorgd dat er in de wijken ook een preventief aanbod is. De gemeente financiert netwerkpartners die in de wijken een preventief aanbod hebben. Het Financieel Café, Humanitas Thuisadministratie en de cursus Omgaan met Geld zijn hier voorbeelden van. Een verdere uitwerking van de preventieve activiteiten is opgenomen in de bijlage 4.

[6] 'Schaarste', Mullainathan & Shafir (2013); 'Weten is nog geen doen', WRR (2017) e.a.

Technisch proces van schuldhulpverlening
Een traject begint met een melding bij het Amstelveenloket waarbij een persoonlijke en laagdrempelige benadering belangrijke elementen zijn van de dienstverlening. Bij de melding is specifiek aandacht voor laaggeletterdheid. Medewerkers hebben een training gevolgd hoe laaggeletterdheid te herkennen. Ook de correspondentie naar de inwoner is op B1 niveau (eenvoudig Nederlands).

Binnen 2 werkdagen wordt het eerste gesprek gepland dat binnen 2 weken moet plaatsvinden waarop een integrale intake volgt. Maximaal 8 weken na ontvangst van de aanvraag wordt op de aanvraag voor schuldhulpverlening besloten en start het stabilisatietraject van 3 tot 6 maanden. Zodra de (financiële) situatie het toelaat, wordt gestart met het regelen van de schulden. De lengte van deze fase is afhankelijk van de best passende oplossing en duurt over het algemeen maximaal 3 jaar. Na beëindiging van het traject wordt tot zes maanden nazorg geboden en waar nodig wordt inkomensbeheer ingezet. Het gehele proces is opgenomen in bijlage 5.



De wetgever bepaalt dat in een Verordening beslistermijn schuldhulpverlening moet worden aangegeven wat de termijn is waarop na het eerste gesprek over de hulpvraag wordt beschikt. In de verordening, die tegelijkertijd met dit beleidsplan wordt vastgesteld, is de beslistermijn bepaald op 8 weken. Naast een Verordening zijn er ook beleidsregels schuldhulpverlening gemeente Amstelveen. Deze beleidsregels worden in Q1 2021 herzien naar aanleiding van de wetswijziging, jurisprudentie en de uitgangspunten zoals verwoord in deze beleidsnota.

- Herziening beleidsregels Schuldhulpverlening, Q1 2021

Borgen kwaliteit
Om de kwaliteit van de dienstverlening te borgen heeft Balans naast de procedures om alle gemeentelijke dienstverlening te waarborgen (klachtenregeling en bezwaarprocedures), een eigen procedure in de werkwijze ingebed om de kwaliteit te bewaken. Balans heeft een senior medewerker die ontwikkelingen in de schuldhulpverlening volgt en het team hierover informeert. Daarnaast controleert deze medewerker de besluitvorming op aanvragen voor de gemeentelijke schuldhulpverlening. Ook is er een kwaliteitsgroep samengesteld van schuldhulpverleners die werkprocessen en andere procedures doorontwikkelt. Jaarlijks wordt een opleidingsplan opgesteld om de aanwezige kennis te actualiseren. Gedurende de looptijd van de trajecten schuldhulpverlening vindt zogenoemde 'collegiale toetsing' plaats. Al deze procedures en maatregelen zorgen ervoor dat de kwaliteit van de dienstverlening van Balans gewaarborgd is en blijft.

Daarnaast is Balans in april 2020 overgestapt op een nieuw klantvolgsysteem. Deze maakt het mogelijk beter te sturen op, onder andere, doorlooptijden. In het hoofdstuk communicatie wordt toegelicht hoe de raad wordt geïnformeerd over de doorlooptijden en indicatoren. Het nieuwe klantvolgsysteem maakt het ook mogelijk aan te sluiten bij de landelijke Benchmark Armoede & Schulden van Divosa. De eerste jaarresultaten worden in Q3 2021 aan de raad aangeboden.

5. Voorkomen en signaleren van schulden

5.1. Focus op armoedepreventie

Bij de behandeling van de beleidsnota minimabeleid heeft de gemeenteraad de motie 'Focus op armoedepreventie en perspectief voor minima' aangenomen. Conform de oproep in de motie wordt in het Actieplan Armoedepreventie het preventieve armoedebeleid verder ontwikkeld om zo veel mogelijk te voorkomen dat inwoners in een situatie van armoede (en schulden) terechtkomen. Een verdere uitwerking van preventie zal dan ook naar aanleiding van deze motie separaat aan de gemeenteraad worden aangeboden. Om de uitvoering van het Actieplan Armoedepreventie mogelijk te maken wordt voor enkele dagen per week een projectleider aangesteld.

Naast de brede aanpak van preventie, de samenwerking met netwerkpartners (bijlage 4) en een pilot als stoppen met roken voor inwoners met schulden, worden in dit onderdeel de preventieve aanpak jongeren en vroegsignalering omschreven.

5.2. Preventie jongeren vanaf 16 jaar

Balans zet zich al jaren in om te zorgen dat jongeren binnen de gemeente Amstelveen zo vroeg mogelijk bewust worden van financiële verantwoordelijkheid. Het lesprogramma Moneyways richt zich op leerlingen en studenten van het voortgezet onderwijs (VO), leerniveau VMBO en MBO colleges. Er hebben per schooljaar 34 klassen deelgenomen aan Moneyways.

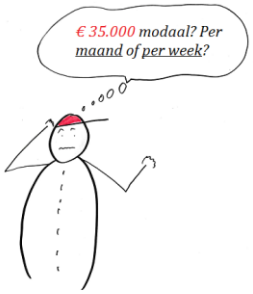
Er is voor Moneyways gekozen, om een bijdrage te leveren aan de bewustwording van omgang met geld en het voorkomen van financiële problematiek bij jongeren (vanaf 16 jaar) en jongvolwassenen (tot 23 jaar). Moneyways is er verder om jongeren voor te bereiden voor het moment dat men 18 jaar wordt en zelf financieel verantwoordelijk wordt. Het project bestaat uit een reeks van drie lessen, begeleid door zogeheten peer-educators (ervaringsdeskundige leeftijdsgenoten).

Deze peer-educators vertellen over hun eigen ervaring met financiën en eventuele problemen die zij op dit gebied hebben doorstaan. Door te werken met ervaringsdeskundigen kunnen de studenten zich makkelijker verplaatsten en identificeren. Uit evaluatie is gebleken dat het project zeer goed is ontvangen. De wijze van contact maken met de leerlingen, de opdrachten en interactieve manier van educatie heeft hiervoor gezorgd. De komende beleidsperiode wordt onderzocht of uitbreiding naar HBO en WO scholieren gewenst is. Naast Moneyways faciliteert Balans ook theatergroep Playback. Theatergroep Playback zet met hun educatieve voorstellingen in op bewustwording van het regelen van financiën en alles wat dit met zich meebrengt.

- Moneyways voortzetten en onderzoek naar uitbreiding HBO en WO, Q3 2021
- Per schooljaar 34 klassen die deelnemen aan Moneyways.

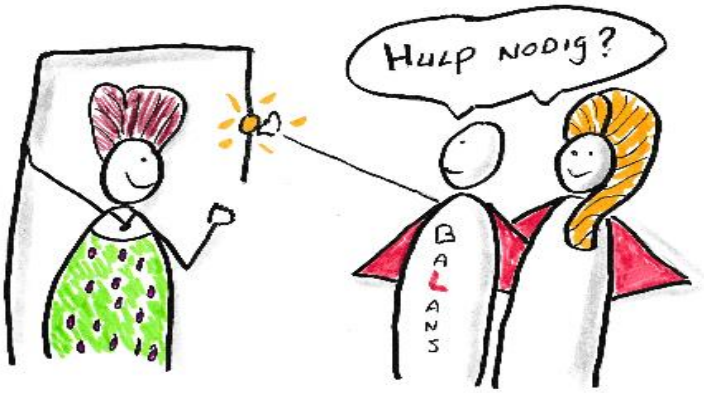


Indicator: we verwachten in 2021 bij minimaal 1000 jongeren vanaf 16 jaar bewustzijn te creëren over financiële verantwoordelijkheid.



5.3. Vroegsignalering uitbreiden n.a.v. gewijzigde Wgs

Sinds 2013 kent de gemeente Amstelveen "vroeg er op af". In de bijlage 3 van deze nota is de vroeg er op af aanpak geëvalueerd. Vroeg er op af is een vorm van vroegsignalering van schulden. Vroegsignalering van schulden wordt gerealiseerd door in een zo vroeg mogelijk stadium inwoners met betalingsproblemen in beeld te brengen en thuis te bezoeken. Meerdere partijen werken mee aan de vroegsignalering. Ook wordt gebruik gemaakt van de signalen over mogelijke problematische schulden binnen de gemeentelijke organisatie.



Inwoners wachten gemiddeld 5[7] jaar voordat zij om hulp vragen bij hun financiën. En dat terwijl snelle hulp bij betalingsproblemen veel ellende en maatschappelijke kosten kan voorkomen. Door deze inwoners in een zo vroeg mogelijk stadium te ondersteunen voordat de schulden problematisch zijn, kan een lichtere vorm van ondersteuning worden ingezet en zijn de maatschappelijke kosten lager. Uit onderzoek in Amsterdam en Alphen aan de Rijn[8] blijkt dat naast de maatschappelijke meerwaarde ook de financiële baten van vroegsignalering groter zijn dan de kosten.

Verhouding kosten/opbrengsten

Wie	Kosten	(indirecte) Opbrengsten
Gemeente	€ 1	€ 1,65
Woningbouwvereniging	€ 1	€ 1,24
Maatschappij	€ 1	€ 2,46

Dat betekent dat elke euro die de gemeente investeert voor de gemeente op termijn (indirect) €1,65 oplevert. Hierbij kan gedacht worden aan minder kosten jeugdhulp, minder uitkeringslasten en minder langdurige trajecten schuldhulpverlening.

Wijziging Wgs per 1 januari 2021
De gemeente wordt per 1 januari 2021 verplicht om een aanbod te doen aan alle inwoners die door schuldeisers met een achterstand worden gemeld bij de gemeente. De gegevensuitwisseling tussen schuldeiser en gemeente moet worden gefaciliteerd en de meldingen moeten worden opgevolgd.

Verwachte toename aantal signalen
In 2019 zijn 250 signalen van Eigen Haard en het CAK opgevolgd met een huisbezoek in het kader van Vroeg er op af. Vanaf 2021 wijzigt de Wgs en komen daar de signalen van water- en energieleveranciers en zorgverzekeraars bij. Op basis van de inschattingen van het ministerie zijn dat voor Amstelveen 750 extra signalen. Wanneer het aantal signalen mede op basis van de inschatting van het ministerie en mogelijk als gevolg van Corona crisis toeneemt, is er mogelijk extra personele inzet noodzakelijk.

[7] Leidraad vroegsignalering schulden, september 2018
[8] Leidraad vroegsignalering schulden, september 2018

In Amsterdam en in Nijmegen is men er in geslaagd om bij 60% van de ontvangen signalen succesvol contact te leggen met de inwoner. Balans streeft een zelfde slagingspercentage na. Voor meer indicatoren en de wijze waarop de gemeenteraad wordt geïnformeerd wordt verwezen naar paragraaf 8.2.

Om alle signalen op een juiste manier te kunnen verwerken is een matchingssysteem aangeschaft dat helpt bij het analyseren en bundelen van de signalen, zodat de gemeentelijke organisatie per 1 januari 2021 gereed is de toestroom van signalen in juiste banen te leiden.

- Wijziging Wgs ten aanzien van vroegsignalering per 1 januari 2021 invoeren, informatie aan de raad Q3 2021
- Jaarlijks 1000 signalen met een slagingspercentage van 60%.



Indicator: In 2021 verwachten we ruim 1000 signalen te verwerken van inwoners met betalingsachterstand.

6. Ontzorgen, ondersteunen en motiveren

6.1. Multi Disciplinair uitvoeringsoverleg

In bijlage 6 van deze nota is opgenomen over welk instrumentarium Balans schuldhulpverlening beschikt om (curatieve) hulp te kunnen bieden nadat men zich via het Amstelveenloket heeft gemeld. Vaak komt het voor dat het hebben van schulden een onderdeel van een breder probleem is op meerdere leefgebieden. In dat geval wordt er, in overleg met de inwoner, een Multi Disciplinair uitvoeringsoverleg (MDO) georganiseerd omdat er meerdere interne en externe partijen bij betrokken zijn. Door een MDO te organiseren ontstaat er een compleet beeld van de problematiek en worden afspraken gemaakt over de samenwerking en gecoördineerde en efficiënte hulpverlening. Bij een MDO kunnen onder andere de volgende interne en externe teams betrokken zijn:

- Team minimaregelingen
- Team urgente woonzaken
- Team terugvordering & Verhaal
- Team jeugdhulp
- Team klantmanagers
- Team werkplein
- RMC: Regionale Meld- en Coördinatiefunctie m.b.t. schooluitval
- Team Wmo/begeleiding:
- Jongerenwerk
- Sociaal Team

Een MDO is doorgaans altijd met toestemming van de inwoner/het gezin (tenzij de veiligheid in het geding is).

6.2. Schuldhulpverlening jongeren

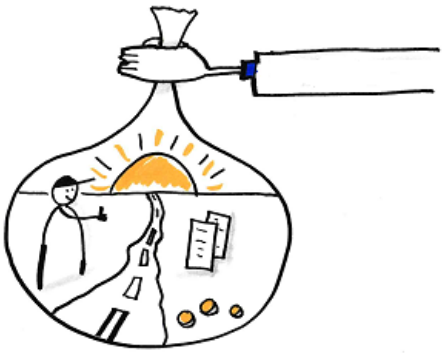
Jongeren hebben steeds vaker te maken met schulden. De schulden kunnen een gevolg of een oorzaak zijn van verschillende problemen op diverse leefgebieden. Schulden die zijn ontstaan door onverantwoordelijk gedrag, 'erbij willen horen' maar ook omdat de maatschappij steeds meer van hen vraagt op het gebied van administratieve vaardigheden. Als daarnaast sprake is van andere problematiek, zoals psychische problemen of een problematische thuissituatie, kunnen de schulden een belemmering zijn om door te leren en/of verder te werken aan een gezonde toekomst met voldoende perspectief.

Balans
schuldhulpverlening aan jongeren

Financieel zelfredzaam		Financiële afhankelijkheid (bijstand, schulden)
Positieve gezondheid		Gezondheidsproblemen (mentaal of fysiek) of verslaving
Financiële vaardigheden		Geen tot weinig administratieve vaardigheden
Verbeterde sociale cohesie		Problematische thuissituatie
Startkwalificatie of duurzaam werk		Geen toekomstperspectief vanwege geen school of werk

Balans ondersteunt deze jongeren door een verdere samenwerking op te zetten met het RMC en het Werkplein in het kader van de Sluitende Aanpak Jongeren. In de aanpak staat de toekomst van de jongere centraal. Door naast het oplossen van de schulden in te zetten op het stabiliseren van de thuissituatie en op ondersteuning richting een startkwalificatie of werk, wordt de jongere een perspectief geboden. Er wordt een integrale werkwijze opgezet die gericht is op alle leefgebieden. Daarbij worden jongeren ondersteunt om te werken aan een (financieel) gezonde toekomst door bijvoorbeeld de inzet van het werkplein en het behalen van een startkwalificatie.

In 2021 wordt, mede naar aanleiding van de motie 'Perspectief op een kansrijk leven', gestart met een pilot om de schulden van de jongeren te saneren en af te kopen. De pilot krijgt de naam Jongeren in Amstelveen Schuldenvrij (JAS).



Het JAS heeft als doel voor jongeren rust te creëren om een opleiding te starten of te hervatten en begeleiding naar (duurzaam) werk of participatie mogelijk te maken. Het gaat om jongeren met een maximale schuld van €15.000. De schulden worden eerst gesaneerd en daarna afgekocht. Het doel is om met minimaal 10 jongeren te starten en dit de komende jaren verder uit te breiden.

- Start pilot Jongeren in Amstelveen Schuldenvrij (JAS), Q3 2021
- Integrale werkwijze jongeren verder uitbreiden en evalueren, Q4 2021



Indicator: In 2021 verwachten we 10 jongeren perspectief te geven op een kansrijk leven en deze pilot verder uit te breiden op basis van "best practices"

6.3. Schuldhulpverlening voor ondernemers

De motie 'Een goede schuldhulpverlening voor zelfstandigen' roept op om ondernemers toe te laten tot schuldhulpverlening en hen adequate begeleiding te bieden waarbij de regie bij Balans blijft. Ook heeft de ombudsman in het rapport "een open deur het vervolg" opgeroepen de toegang tot schuldhulpverlening te verbreden. Door de coronacrisis is de vraag naar schuldhulpverlening aan ondernemers, waaronder ook zzp'ers, snel toegenomen.

Daarom is besloten om per 1 oktober 2020 te starten met het opbouwen van kennis en expertise over dit onderwerp en kunnen ondernemers onder regie van Balans een traject schuldhulpverlening starten.

Om snel over de benodigde expertise te kunnen beschikken is de keuze gemaakt om tijdelijk een externe specialist in te schakelen. Tegelijk met het opdoen van theoretische kennis door medewerkers van Balans traint de specialist de schuldhulpverleners van Balans 'on the job'. Dit wordt in 2021 gecontinueerd en daarna geëvalueerd. Naast de 'on the job' training krijgen de schuldhulpverleners een theoretische opleiding.



- Evaluatie schuldhulpverlening aan ondernemers, Q1 2022



Indicator: In 2020-2021 verwachten we tussen de 50 en 100 ondernemers van advies te voorzien en waar nodig schuldhulpverlening.

6.4. Schuldhulpverlening en inzet saneringskredieten

Het verstrekken van een saneringskrediet is één van de technische oplossingen voor het saneren van schulden. Een saneringskrediet wordt over het algemeen ingezet als binnen drie jaar geen verandering van het inkomen verwacht wordt. Een beschrijving van de werkwijze en een overzicht van de meest in het oog springende verschillen met schuldbemiddeling is opgenomen als bijlage 7.

De inzet van saneringskredieten door Balans is de afgelopen jaren gestegen van 2 in 2015 naar 20 in 2019. De toegenomen inzet van kredieten en het naar aanleiding van de motie 'meer inzet van saneringskredieten bij schuldhulpverlening' maakt het noodzakelijk een duidelijk afwegingskader op te stellen. Hiertoe wordt in 2021 een afwegingskader opgesteld. Dit kader richt zich op de stabiliteit van het inkomen (hoe groot is de kans op een stijging of daling van het inkomen), in hoeverre de motivatie aanwezig is om het gedrag waar nodig aan te passen en op de mogelijke hoogte van de lening in verband met het risico voor de borgstelling.

Hoogte van het krediet en landelijk garantiefonds
In de huidige werkwijze is het krediet gemaximeerd op €5.000 aangezien de gemeente borg staat voor het saneringskrediet. Door een grens te stellen aan de hoogte van het krediet wordt het risico van wanbetaling voor de gemeente beperkt. Wanneer het gemaximeerde krediet wordt verhoogd, komen er meer inwoners in aanmerking voor een krediet, maar bestaat er ook een groter risico op wanbetaling en dus een groter beroep op aanspraak op de borgstelling van de gemeente.

Landelijke partijen zoals Sociale Banken Nederland (kredietbanken) maar ook energieleveranciers, zorgverzekeraars en de NVVK hebben daarom onlangs een petitie aangeboden aan Kamerleden om een Landelijk Garantiefonds Saneringskredieten op te zetten. Op Prinsjesdag is een landelijk garantiefonds aangekondigd. Een (landelijk) Garantiefonds zou de mogelijkheid kunnen bieden het maximale krediet te verhogen, waardoor meer inwoners in aanmerking kunnen komen voor een saneringskrediet. De ontwikkelingen van een Landelijk Garantiefonds worden nauwgezet gevolgd.

Vooruit lopend op dit landelijke fonds richten wij een Lokaal Amstelveen fonds op. Het maximale krediet wordt verhoogd van €5.000 naar €25.000 zodat 90-95% van het klantenbestand waar een krediet een optie is, in aanmerking komt. Voor het Lokale waarborgfonds wordt vanaf 2021 € 50.000 gereserveerd.

Landelijk waarborgfonds
Op dit moment is nog niet duidelijk wat de voorwaarden zijn om deel te nemen aan het landelijk Garantiefonds en is dus ook nog niet in te schatten wat de kosten zijn om deel te nemen. Zodra hier meer over bekend is, wordt onderzocht of deelname aan een landelijk Garantiefonds tot de mogelijkheden behoort. Het gereserveerde bedrag van het Lokale waarborgfonds wordt dan ingezet voor het Landelijke waarborgfonds.

- Afwegingskader Saneringskredieten, Q2 2021
- Instellen van een Lokaal waarborgfonds saneringskredieten, Q2 2021
- Deelname Landelijk Garantiefonds afwegen zodra meer informatie beschikbaar is.



Indicator: In 2021 wordt bij alle dossiers gebruik gemaakt van het afwegingskader. We verwachten het aantal schuldregelingen waarbij een krediet wordt aangeboden in 2021 te verdubbelen.

6.5. Inkomensbeheer en bewindvoering

Voor inwoners die, tijdelijk of structureel, hun financiën niet kunnen beheren bestaan verschillende vormen van ondersteuning. De meest voorkomende vormen zijn inkomensbeheer en bewindvoering. Balans biedt inkomensbeheer aan inwoners die zich voor schuldhulpverlening melden. De rechtbank kan iemand onder bewindstellen waarbij de verantwoordelijkheid bij de inwoner zelf vrijwel geheel komt te vervallen. Bewindvoering wordt overigens niet alleen ingezet bij inwoners met schulden maar ook bij inwoners die om uiteenlopende redenen niet zelf hun financiën kunnen beheren.

Landelijke cijfers tussen 2009 en 2017 laten zien dat het aantal onder bewindgestelden meer dan verdubbeld is[9]. Deze trend is ook in Amstelveen zichtbaar: De kosten voor bijzondere bijstand met betrekking tot bewindvoering zijn gestegen van €275.000 in 2016 naar €530.000 in 2019.

In november 2019 heeft de VNG bestuurlijke uitgangspunten voor de toegang en kwaliteit van de gemeentelijke schuldhulpverlening geformuleerd. De VNG pleit hierin voor een nauwe samenwerking tussen bewindvoerders en schuldhulpverlening.

Op 3 september 2020 is het Wetsvoorstel dat toeziet op een wettelijk adviesrecht voor gemeenten bij de procedure rond beschermingsbewind wegens problematische schulden aangenomen. Bewindvoerders moeten gemeenten binnen 2 weken informeren over de start van een nieuw schuldenbewind. Het wetsvoorstel regelt verder dat gemeenten drie maanden nadat schuldenbewind is ingesteld de rechter mogen adviseren of een inwoner het beste kan worden geholpen door voortzetting van het bewind, of door een lichtere vorm van gemeentelijke ondersteuning. Verder regelt het wetsvoorstel dat schuldenbewind niet meer voor onbepaalde tijd mag worden ingesteld.

De groei aan onder bewindgestelden zorgt voor een groei van het aantal bewindvoerders. Alhoewel de kwaliteit door Het Landelijke Kwaliteitsbureau Curatoren, Beschermingsbewindvoerders en Mentoren (CBM) wordt gemonitord zegt deze toets alleen iets over de kwaliteit van het beheren van de financiën, maar zegt het minder over de begeleiding die de inwoner ontvangt. Mede naar aanleiding van de motie 'regie op Bewindvoering' en de oproep van de VNG en de recente wetswijziging wordt daarom in Q2 2021 gestart met het opstellen van een convenant.

De onderdelen van het convenant richten zich op:

- Het bevorderen van de samenwerking tussen Balans en de beroepsgroep van bewindvoerders;
- Het zo snel mogelijk onder controle krijgen van de financiële problematiek;
- Het bieden van kwalitatief goede ondersteuning (Zo kort als mogelijk en zo lang als nodig) en duurzame uitstroom zijn onderdeel van convenant.

○ Convenant bewindvoering, Q3 2021



In 2021 is er met minimaal vijf bewindvoeringskantoren een convenant opgesteld met samenwerkingsafspraken.



[9] Platform 31, Rapport samenwerken bij instroom in beschermingsbewind (2017)

7. Innovatie

7.1. Nieuwe manieren mogelijk maken

De motie 'Schuldhulpverlening, nieuwe manieren mogelijk maken' roept op om nieuwe manieren van hulp bij schulden te overwegen, waardoor het onnodig starten van dure of lange trajecten voorkomen wordt.

Het noodfonds voor Balans wat eind maart 2020 is ingesteld, is hierop een variatie. Het was direct duidelijk dat inwoners met een lopend traject schuldhulpverlening hard geraakt konden gaan worden door de coronamaatregelen. Inkomensterugval in combinatie met onvoorziene extra kosten en het wegvallen van direct contact met ondersteuningskanalen zoals het Financieel Café kunnen onverhoopt leiden tot nieuwe schulden. Het noodfonds is bedoeld om een beëindiging van een schuldenregeling vanwege een relatief klein financieel probleem, met alle maatschappelijke gevolgen, te voorkomen. Onderzocht wordt of een dergelijk noodfonds na de coronacrisis ook meerwaarde heeft om onnodige vertraging in trajecten te voorkomen.

- Evaluatie noodfonds Balans, Q4 2021

7.2. Digitale begeleiding

Er zijn diverse apps beschikbaar die inwoners ondersteunen bij het beheren van hun financiën. Apps kunnen preventief, curatief en in het kader van nazorg worden ingezet. Onderzocht wordt of een app een aanvulling kan zijn op de bestaande dienstverlening.

Ter ondersteuning van jongeren en in het kader van nieuwe manieren mogelijk maken gaan we in 2021 het programma De Online SchuldenCoach op maat laten maken voor onze gemeente. Deze digitale begeleiding wordt op maat gemaakt en sluit aan op de lokale sociale kaart. Daarnaast schaffen we een online cursus aan "stap uit je schuld" die de inwoner in zeven stappen op weg helpt naar een oplossing voor de schulden. Verder worden inwoners die niet digitaal vaardig zijn via het werkplein een training geboden in het beheersen van digitale vaardigheden.

- Implementatie digitale begeleiding, Q2 2021
- Evaluatie digitale begeleiding, Q1 2022



In 2021 wordt met de Online Schuldencoach minimaal 50 jongeren een Online training aangeboden. Daarnaast wordt de training aangeboden aan inwoners met een saneringskrediet.

7.3. Kwijtschelding gemeentelijke belastingen

In de nota Minimabeleid 2019 is de volgende tekst opgenomen:
Verder zal - mede naar aanleiding van de input tijdens het stadsgesprek - onderzocht worden of het mogelijk is om de aanvraagprocedure voor de kwijtschelding van gemeentelijke belastingen te vereenvoudigen. In 2019 zijn er in Amstelveen 469 verzoeken om kwijtschelding ontvangen.

Proces kwijtschelding
Inwoners met een laag inkomen, zonder vermogen komen mogelijk in aanmerking voor kwijtschelding van de gemeentelijke belastingen en waterschapsbelasting. Kwijtschelding wordt aangevraagd door middel van het invullen van een (digitaal) formulier.
Niet alle inwoners zijn bekend met de mogelijkheid om kwijtschelding aan te vragen. Ook is het invullen van een formulier soms een ingewikkelde klus.

Aanpassingen
Er heeft een onderzoek plaatsgevonden of dit proces vereenvoudigd kan worden. Waar mogelijk zijn de benodigde veranderingen reeds in gang gezet. Van de inwoners die voor kwijtschelding in aanmerking komen, ontvangt 75% automatisch kwijtschelding omdat hun situatie niet is veranderd. Van de overige inwoners is de situatie dusdanig veranderd dat het noodzakelijk is om een aanvraag in te dienen.

In 2019 is een samenwerking gestart met Waternet op het gebied van kwijtschelding. Deze samenwerking houdt in dat Waternet kwijtschelding verleent op basis van de gegevens van Gemeentebelastingen Amstelland. De inwoner hoeft dan slechts een keer de benodigde gegevens aan te leveren. Het team Belastingen is op afspraak bereikbaar in het Amstelveenloket om te helpen bij het invullen van de aanvraagformulieren. Een aanvraag indienen kan ook per mail of via digid.

Gebleken is dat de informatie niet voor iedereen goed vindbaar was. Zo was de informatie niet toegankelijk via de webpagina van het Amstelveenloket en was niet altijd duidelijk dat ook digitaal gegevens kunnen worden aangeleverd. In 2020 zijn wijzigingen doorgevoerd zodat inwoners makkelijker informatie kunnen vinden over kwijtschelding.

- Aanpassing website met betrekking tot kwijtschelding gemeentelijke belastingen, gereed

7.4. Pilot GGZ en schulden

Door het starten van een pilot GGZ en schulden wordt onderzocht of door het afkopen van schulden er minder belemmeringen zijn om behandeling van inwoners met een GGZ achtergrond voor te zetten. Daarnaast wordt onderzocht wat de maatschappelijke en financiële baten zijn van het afkopen van schulden. In deze pilot wordt samengewerkt met de Hogeschool van Amsterdam (HvA), lectoraat Armoede Interventies.

De pilot is gestart in 2020 en wordt na 1 jaar geëvalueerd. Wanneer blijkt dat het saneren en vervolgens afkopen van schulden de behandeling van inwoners met een GGZ achtergrond versneld volgt een voorstel om de pilot onderdeel te maken van de reguliere schuldhulpverlening. Voor de pilot komen 15 tot 20 inwoners in aanmerking.

- Evaluatie pilot GGZ en schulden Q1 2022



Indicator: In 2021 helpen we ongeveer 20 inwoners met Ggz-problematiek versneld van hun schulden af en onderzoeken we de effecten daarvan op hun gezondheid en welbevinden.

7.5. Gezondheid en schulden

Het hebben van schulden heeft volgens onderzoek[10] verschillende langdurige gevolgen op de gezondheid van mensen. Kinderen en jongeren die in armoede leven hebben meer lichamelijke en psychische klachten dan hun meer welvarende leeftijdgenoten. Volwassenen die leven met geldzorgen of schulden hebben veelal te maken met chronische stress, ongezonde leefstijl, chronische ziektes, maar ook psychsociale problemen of opvoedproblematiek kan een gevolg zijn. Mensen in een stressvolle schuldensituatie blijken minder gelukkig en kunnen minder goed lange termijn beslissingen maken. In 2021 gaan wij daarom, mede naar aanleiding van de pilot roken en schulden, onderzoeken of er mogelijkheden zijn deze vicieuze cirkel te doorbreken.

Mensen met een laag inkomen roken meer, hebben vaker overgewicht en voldoen minder vaak aan de beweegrichtlijn dan mensen met een inkomen boven de lage-inkomensgrens (volksgezondheidenzorg.info). Om mensen met schulden te helpen bij het stoppen met roken is een cursus samengesteld die bestaat uit 10 groepsbijeenkomsten. Deze mensen wordt een aangepaste variant van het programma "Voel je vrij" aangeboden, welke wordt uitgevoerd door speciaal hierin opgeleide trainers. "Voel je vrij"[11] is een door het AMC onderzocht[12] en goedgekeurd programma, gericht op minima. Dit actieplan is gebaseerd op dit onderzoek en gaat er van uit dat, wil een interventie bij deze doelgroep effectief zijn, er geen enkele financiële deelname-barrière mag zijn.



Indicator: In 2020-2021 helpen we 10 tot 15 mensen met stoppen met roken.

[10] NJI Nederlands Jeugdinstituut , 2018

[11] omschrijving Voel je vrij van het AMC https://interventies.loketgezondleven.nl/leefstijlinterventies/interventies-zoeken/1403240

[12] 'Stoppen met roken voor Amsterdammers met een minimum inkomen, 2017'.

8. Communicatie

8.1. Richting inwoners

Voor het gehele sociaal domein en in het bijzonder voor schuldhulpverlening is het belangrijk om toegankelijke informatie voorhanden te hebben. Dit is belangrijk omdat inwoners door stress niet altijd openstaan voor veel of ingewikkelde informatie.

Dit betekent dat de informatie duidelijk moet zijn en makkelijk vindbaar. Informatie over wat inwoners zelf kunnen doen maar ook informatie over waar inwoners naast Balans terecht kunnen voor laagdrempelige hulp is van essentieel belang. Ook is het van belang dat inwoners weten wat hen te wachten staat in het traject naar een duurzame schuldenvrije toekomst.

Om inwoners sneller te bereiken wordt een communicatieplan opgesteld. Het doel van dit plan is om schaamte te doorbreken en de kennis over de mogelijkheden van schuldhulpverlening in Amstelveen te vergroten. In het plan is speciale aandacht voor laaggeletterden, anderstaligen, inwoners die niet digitaal vaardig zijn, ondernemers en jongeren.

Samenwerking met netwerkpartners is cruciaal bij het vergroten van het bereik om een mogelijke drempel te verlagen om hulp te vragen bij Balans. Onder andere Participe, Humanitas, de Voedselbank zijn hierbij belangrijke partners. Om de samenwerking tussen de netwerkpartners en Balans te bevorderen wordt aangesloten bij de in de Beleidsnota Minimabeleid 2019 aangekondigde themabijeenkomsten.



- Communicatieplan Q1 2021

8.2. Communicatie gemeenteraad

Jaarlijks wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de behaalde indicatoren en doelstellingen.

Er zijn kwantitatieve doelstellingen en kwalitatieve doelstellingen geformuleerd. Voor de kwantitatieve monitoring worden vragen uit de benchmark Schulden & Armoede van Divosa gebruikt. Hieruit volgt een jaarlijkse rapportage waarin onder andere gegevens geregistreerd zijn over de wacht- en doorlooptijden, vroegsignalering, curatie en nazorg.

Naast bovenstaande rapportage ontvangt de gemeenteraad verder een rapportage over de effecten van het beleid. Daarbij staan de resultaten die zijn behaald naar aanleiding van dit beleidsplan centraal en met name de onderdelen uit de hoofdstukken over voorkomen en signaleren van schulden en ontzorgen en ondersteunen.

Paragraaf	Indicatoren
3.3.	Vanaf 2021 e.v. 200 aanvragen schuldhulpverlening en klantenbestand van 500
5.2.	Vanaf 2021 e.v. 1000 jongeren vanaf 16 jaar bewust over financiële verantwoordelijkheid.
5.3.	Vanaf 2021 e.v. 1000 signalen van inwoners met betalingsachterstand.
6.2.	2021 verwachten we 10 jongeren perspectief te geven op een kansrijk leven en deze pilot verder uit te breiden op basis van "best practices"
6.3.	In 2020-2021 verwachten we tussen de 50 en 100 ondernemers van advies te voorzien en waar nodig schuldhulpverlening te bieden.
6.4.	In 2021 wordt bij alle dossiers gebruik gemaakt van een afwegingskader saneringskredieten. We verwachten het aantal schuldregelingen waarbij een krediet wordt aangeboden in 2021 te verdubbelen.
6.5.	In 2021 is er met minimaal vijf bewindvoeringskantoren een convenant opgesteld met samenwerkingsafspraken.
7.2.	In 2021 wordt met de Online Schuldencoach minimaal 50 jongeren een Online training aangeboden. Daarnaast wordt de training aangeboden aan inwoners met een saneringskrediet.
7.4.	In 2021 helpen we ongeveer 20 inwoners met Ggz-problematiek versneld van hun schulden af en onderzoeken we de effecten daarvan op hun gezondheid en welbevinden.
7.5.	In 2020-2021 helpen we 10 tot 15 mensen met stoppen met roken.

Naast bovenstaande kwantitatieve indicatoren zijn er een aantal kwalitatieve doelstellingen geformuleerd.

Doelstelling ten aanzien voorkomen en signaleren van schulden:

1. met minimaal 60% van de inwoners wordt succesvol contact gelegd met betrekking tot 'Vroeg eropaf' trajecten in 2021.

Dit wordt gemeten door het aantal meldingen betreffende één inwoner als 1 melding te zien. Hiervan wordt in 60% van de gevallen een gesprek gevoerd met de betreffende inwoner. Dit kan vervolgens leiden tot een traject schuldhulpverlening of alleen een informatie- of adviesgesprek. Het percentage van 60% geeft een kwalitatief beeld van de wijze waarop Balans te werk gaat rondom vroegsignalering.

Doelstelling ten aanzien van ontzorgen en ondersteunen:

1. Minimaal 70% van de aanvragen leidt tot een advies- of een schuldhulpverleningstraject
2. Minimaal 80% van inwoners in een crisissituatie heeft binnen drie dagen een eerste gesprek.

Een laag uitval percentage geeft een kwalitatief beeld van de wijze waarop de hulpververlening is vormgegeven. Dit wordt gemeten door:

- Het aantal toegekende aanvragen (als % van het totaal aantal aanvragen).
- Het aantal crisissituaties waar een oplossing wordt geboden (als % van het totaal aantal crisissituaties).

3. Een andere doelstelling van het beleid is duurzame uitstroom. Duurzame uitstroom wordt bereikt door de oorzaak van de schuldenproblematiek aan te pakken. Dit is meetbaar door de met succes afgesloten schuldhulpverleningstrajecten te meten het meten of de schulden beheersbaar zijn geworden. Omdat er in april 2020 is over gegaan op een nieuw klantvolg-systeem wordt er in 2021 een 0-meting uitgevoerd en kan na de 0-meting definitieve indicatoren worden bepaald.

De indicatoren die in de 0-meting betrokken worden zijn:

- Aantal gestarte schuldbemiddelingen leidt tot een succesvol afgerond traject;
- Aantal klanten dat zich binnen vijf jaar weer meldt voor schuldhulpverlening, ter beperking van de recidive.
- Aantal aanmeldingen per doelgroep, ter vergroting van het bereik.



9. Planning

Wat	Wanneer
Implementatie nieuwe klantvolgsysteem (Stratech)	Q2 2020
Start Noodfonds Balans	Q2 2020
Start schuldhulpverlening ondernemers	Q3 2020
Communicatie campagne ondernemers	Q4 2020
Start pilot "snel-er-vanaf", GGZ en Schulden	Q4 2020
Uitvoering onderzoek n.a.v. motie armoedepreventie	Q4 2020
Start implementatie matchingssysteem vroegsignalering	Q4 2020
Implementatie nieuwe WGS	Q4 2020
Communicatieplan schuldhulpverlening	Q1 2021
Herijking beleidsregels schuldhulpverlening	Q1 2021
Afwegingskader Saneringskredieten en oprichting Amstelveens waarborgfonds	Q2 2021
Implementatie digitale begeleiding	Q2 2021
Wijziging Wgs t.a.v. vroegsignalering invoeren	Q3 2021
Onderzoek naar uitbreiding HBO en WO m.b.t. Moneyways	Q3 2021
Convenant bewindvoering	Q3 2021
Start project JAS n.a.v. motie 'Perspectief op kansrijk leven'	Q3 2021
Uitvoering cliëntervaringsonderzoek	Q4 2021
Integrale werkwijze jongeren evalueren	Q4 2021
Evaluatie noodfonds Balans	Q4 2021
Evaluatie schuldhulpverlening aan ondernemers	Q4 2021
Evaluatie digitale begeleiding	Q1 2022
Evaluatie pilot 'snel-er-vanaf', GGZ en Schulden	Q1 2022
Aanpassing website met betrekking tot kwijtschelding gemeentelijke belastingen	Gereed
Vanaf 2021 jaarlijks een rapportage met betrekking tot resultaten schuldhulpverlening	Jaarlijks

10. Meerjarenraming

		2020	2021	2022	2023	2024
	Budget t.b.v. formatie dienstverlening		€ 975.000	€ 975.000	€ 975.000	€ 975.000

	Meerjarenraming:	2020	2021	2022	2023	2024*
	Begroting nieuw beleid:					
1	Schuldhulpverlening aan ondernemers (extra vte in verband met verwachte toestroom ondernemers).		€ 130.000	€ 100.000	€ 100.000	-
2	Uitbreiding capaciteit in verband met toename aanvragen als gevolg van Corona en aanzuigende werking		€ 25.000**	€ 75.000	€ 75.000	-
3	Handhaving huidig niveau vroegsignalering		€ 69.000	€ 69.000	€ 69.000	-
4	Uitbreiding vroegsignalering in verband met wetwijziging		€ 175.000	€ 175.000	€ 175.000	
5	Preventie jongeren scholing		€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	-
6	Algemene communicatie conform communicatieplan in nota		€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	-
7	Digitale begeleiding voor jongeren en digitaal niet vaardigen		€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	-
8	Waarborgfonds saneringskredieten		€ 50.000	-	-	-
9	Pilot JAS		€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	-
10	Motie armoedepreventie: projectleider voor uitvoering Actieplan Armoedepreventie		€ 20.000	PM	PM	-
	Totaal:		**€ 599.000**	**€ 599.000**	**€ 599.000**	**-**

*Nog niet in begroting opgenomen.
** Voor 2021 restant beschikbaar vanuit Coronanoodfonds (zie ook 13).

	Budget via andere financiering	2020	2021	2022	2023	2024
11	Van Ark gelden: Pilot GGZ en schulden	€ 85.000	-	-	-	-
12	Budget digitale transformatie: Matchingssyteem vroegsignalering	€ 25.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
13	Corona noodfonds: noodfonds Balans	€ 50.000	-	-	-	-
14	Corona noodfonds: SHV aan ondernemers (inhuur specialist en on the job training)	€ 12.500	€ 137.500	-	-	-

15	Corona noodfonds: Extra capaciteit in verband met corona	€ 25.000	€ 75.000	-	-	-

Toelichting meerjarenraming:

1. **Schuldhulpverlening aan ondernemers**: In verband met extra toestroom van ondernemers is er capaciteitsuitbreiding nodig.
2. **Uitbreiding capaciteit ivm Corona**: Op basis van de verwachtingen zoals omschreven in deze beleidsnota verwachten wij de komende jaren meer inwoners te moeten bedienen als gevolg van Corona en de aanzuigende werking door de uitbreiding van vroegsignalering en communicatie. Voor de periode vanaf 1 oktober 2021 tot 31 december 2021 is hier extra € 25.000 voor nodig. Vanaf 2022 € 75.000.
3. **Handhaving huidig niveau vroegsignalering:** In het Uitvoeringsplan Vroegsignalering zijn voor 2019 en 2020 incidenteel middelen ter beschikking gesteld voor de uitbreiding van activiteiten op het gebied van vroegsignalering van schulden. Naast signalen van Eigen Haard wordt nu ook op signalen van het CAK geacteerd. Hiervoor was € 69.000 beschikbaar gesteld. Om dit de komende jaren te continueren is dit bedrag in de meerjarenraming opgenomen.
4. **Uitbreiding vroegsignalering in verband met wetswijziging:** Als gevolg van de wetswijziging per 1 januari 2021 verwachten wij dat een uitbreiding van de capaciteit nodig is met betrekking tot het verwerken van de signalen in het kader van de vroeg signalering, waaronder huisbezoeken. Hiervoor is € 175.000 opgenomen in de meerjarenbegroting.
5. **Preventie jongeren scholing:** Dit betreft de financiering van Moneyways.
6. **Algemene communicatie conform beleidsplan**: In het beleidsplan is een communicatieplan aangekondigd. Hiervoor is €25.000 voor geraamd van 2021 tot en met 2023.
7. **Digitale begeleiding voor jongeren en niet digitaal vaardigen**: Ter ondersteuning van jongeren en in het kader van nieuwe manieren mogelijk maken gaan we in 2021 het programma De Online SchuldenCoach op maat laten maken voor onze gemeente. Deze digitale begeleiding wordt op maat gemaakt en sluit aan op de lokale sociale kaart. Daarnaast schaffen we een online cursus aan "stap uit je schuld" die de inwoner in zeven stappen op weg helpt naar een oplossing voor de schulden. Verder worden inwoners die niet digitaal vaardig zijn via het werkplein een training geboden in het beheersen van digitale vaardigheden.
8. **Het waarborgfonds saneringskredieten** is door het Rijk aangekondigd op Prinsjesdag. Vooruitlopend op een waarborgfonds breiden wij de mogelijkheid uit om saneringskredieten in te zetten door het instellen van een Amstelveens waarborgfonds. Het maximale saneringskrediet wordt verhoogd van €5.000 naar €25.000 zodat 90-95% van het klantenbestand waar een krediet een optie voor is in aanmerking komt. Vanaf 2022 verwachten wij een landelijk waarborgfonds. Het bedrag van het waarborgfonds wordt dan ingezet om deel te kunnen nemen aan het landelie waarborgfonds.
9. **Pilot JAS:** In de beleidsnota is aangekondigd te starten met de Pilot Jongeren in Amstelveen Schuldenvrij (JAS). In Q3 2021 wordt gestart.
10. **De pilot GGZ en schulden** wordt gefinancierd vanuit de "van Ark-gelden". Deze gelden betreffen een overheveling van middelen vanuit 2019.
11. **Motie focus op armoedepreventie:** Voor de uitvoering van het Actieplan Armoedepreventie wordt voor enkele dagen per week een projectleider aangesteld. De kosten worden ingeschat op een bedrag van € 20.000.
12. Als gevolg van de wetswijziging is een **matchingssysteem aangeschaft** in 2020. De jaarlijkse kosten zijn geraamd en kunnen gedekt worden uit het digitale transformatiebudget.
13. Het Noodfonds Balans wordt nog geëvalueerd en is nu gefinancierd vanuit de Corona-maatregelen. Afhankelijk daarvan wordt deze voortgezet.
14. **Corona noodfonds: Schuldhulpverlening aan ondernemers:** Op 7 juli 2020 heeft het college besloten vanuit de Corona-maatregelen in te zetten op hulpverlening aan ondernemers. Door middel van training "on the job" worden consulenten door een specialist opgeleid om ondernemers te kunnen bedienen vanaf 1 oktober 2020 tot 1 oktober 2021. Afhankelijk van de resultaten wordt bij de begroting van 2022 mogelijk voortzetting geadviseerd. Onderdeel van dit budget is ook communicatie en opleiding medewerkers.

15. **Corona noodfonds: Uitbreiding capaciteit vanaf 1 oktober 2020 tot 1 oktober 2021:**
    Op basis van de verwachtingen zoals omschreven in de beleidsnota verwachten wij structureel meer inwoners te moeten bedienen als gevolg van Corona.

Inkomsten
Het kabinet heeft met gemeenten en andere partijen afspraken gemaakt om de aanpak van schulden en armoede te versterken. Door de coronacrisis krijgen naar verwachting meer mensen te maken met ernstige financiële problemen. Het kabinet stelt € 146 miljoen beschikbaar om onder meer de gemeentelijke schuldhulpverlening toe te rusten voor een grotere toestroom van hulpvragen. Ten tijde van het schrijven van dit beleidsplan is nog niet duidelijk hoeveel extra middelen worden beschikbaar gesteld voor de gemeente Amstelveen.

11. Bijlagen

Bijlage 1. Overzicht uitwerking aanbevelingen en moties

Aanbeveling/motie	Omschrijving	Reactie college d.d. 28 januari 2020	Status van uitvoering per 1 juni 2020	Waar terug te vinden in deze nota.
Aanbeveling 1 en 2 RKO	Maak meer gebruik van data ten behoeve van sturing van het proces en zorg ervoor dat gegevens dermate geregistreerd worden dat er aansluiting gezocht kan worden bij de landelijke Benchmark Armoede en Schulden van Divosa.	Zoals in het rapport van BMC is aangegeven, is het team Balans Schuldhulpverlening momenteel bezig met de implementatie van een nieuw registratiesysteem ten behoeve van de uitvoering van schuldhulpverlening. De ingebruikname staat gepland voor 1 april 2020.	Per 1 april 2020 is een nieuw registratiesysteem geïmplementeerd waardoor aangesloten kan worden bij de landelijke Benchmark.	Een uitwerking van de sturingsgegevens t.b.v. de raad is opgenomen in paragraaf 8.2
Aanbeveling 3 RKO	Zet vaker een saneringskrediet in	Een saneringskrediet is naar de mening van het college een mooi en doeltreffend instrument bij het saneren van schulden. Ook in de uitvoering is extra aandacht voor het saneringskrediet. Hierdoor is er een stijgende lijn in het aantal verstrekte kredieten. Wanneer een saneringskrediet de beste oplossing voor de inwoner is, wordt dit ingezet.	Uitwerking opgenomen in dit beleidsplan	Paragraaf 6.4.
Motie Meer inzetten op saneringskrediet bij schuldhulpverlening	Standaard een saneringskrediet inzetten, tenzij…			
Aanbeveling 4 RKO	Schenk meer aandacht aan doelgroepen die nu vaak buiten de boot val-	Het college kan zich vinden in deze aanbeveling. We zullen de raad voorstellen de toegang te verbreden naar alle zelfstandigen.	Met de uitvoering van schuldhulpverlening aan zelfstandigen is reeds gestart vanwege de coronacrisis. De	

	len voor een schuldregeling, gericht op ZZP' ers en studenten		uitwerking voor de langere termijn is opgenomen in deze nota.	Paragraaf 6.3
Motie ' Een goede schuldhulpverlening voor zelfstandigen'	Verbreed de toegang tot schuldhulpverlening zodat zelfstandigen onder regie van Balans ondersteunt kunnen worden			Paragraaf 6.3
Motie 'Perspectief op een kansrijk leven'	Een pilot starten waarin toekomstperspectief van jongeren centraal staat		In Q3 2021 wordt gestart met Jongeren in Amstelveen Schuldenvrij (JAS).	Paragraaf 6.2
Aanbeveling 5 RKO	Speel als gemeente een verbindende rol met betrekking tot ketenpartners als Participe, Voedselbank etc.	Deze aanbeveling wordt door het college onderkend en komt ook terug in de beleidsnota 'Iedereen doet mee' met betrekking tot de minimaregelingen. Hierin is opgenomen dat de gemeente periodieke netwerkbijeenkomsten gaat organiseren voor organisaties en instanties die zich bezig houden met inwoners met een laag inkomen en/of schulden.		Paragraaf 8.1
Aanbeveling 6 RKO	Voer opnieuw een cliëntervaringsonderzoek uit en betrek hierbij niet alleen inwoners die een traject doorlopen of hebben doorlopen, maar ook inwoners die alleen een adviesgesprek hebben gehad en/of inwoners	Het college neemt deze aanbeveling ter harte. Begin 2020 wordt een nieuw cliëntervaringsonderzoek uitgevoerd	Het cliëntervaringsonderzoek (ceo) is uitgesteld vanwege het Coronavirus. In 2021 gaan we een ceo uitvoeren als zijnde een tussentijdse evaluatie van dit beleidsplan.	Paragraaf 3.5.

	waarvan de aanvraag is afgewezen.			
Aanbeveling 7 RKO	Zorg voor een interne koppeling, zodat inwoners die een laag inkomen hebben niet worden aangeslagen voor de gemeentebelasting.	Inwoners hebben al de mogelijkheid om, bij een eerste aanvraag voor kwijtschelding, toestemming te geven voor een automatische beoordeling van hun gegevens in de volgende jaren. De komende periode wordt onderzocht of een vereenvoudiging van de aanvraagprocedure mogelijk is.	Het onderzoek is uitgevoerd.	Paragraaf 7.3
Aanbeveling 8 RKO	Bereid de dienstverlening van de gemeente uit door bewindvoering in eigen beheer aan te bieden	Het college gaat er vanuit dat de rekenkamer hier doelt op beschermingsbewindvoering, een groeiende kostenpost binnen het minimabeleid. In het nieuwe beleid geven we aandacht aan het monitoren van de kwaliteit van bewindvoering.	In Q3 2021 worden de resultaten rondom het sluiten van een convenant met bewindvoerders met de gemeenteraad gedeeld.	Paragraaf 6.5.
Motie 'Regie op bewindvoering'	Leg afspraken met betrekking tot de kwaliteit van bewindvoerders vast in een convenant			
Motie 'Schuldhulpverlening, nieuwe manieren mogelijk maken'	Voorstellen doen om onnodig lange trajecten te voorkomen en overwegen schulden kwijt te schelden		Zie een nadere uitwerking in paragraaf 6.4. en 7.1.	Paragraaf 6.4. en 7.1.

Bijlage 2: Evaluatie beleidsplan Schuldhulpverlening in Balans 2016-2020

Hieronder zijn schematisch de resultaten weergegeven van de actiepunten uit het vorige beleidsplan "schuldhulpverlening in Balans 2016-2020". Door middel van een vinkje wordt weergegeven wat de status is van het actiepunt gevolgd door een toelichting.

Actiepunten beleidsplan 2016 – 2020		
Een methodiek ontwikkelen zodat de schuldhulpverlening van Amstelveen vergeleken kan worden met andere gemeenten op basis van cijfers die landelijk worden gehanteerd.	√	In april 2020 is een nieuw registratiesysteem geïmplementeerd dat het mogelijk maakt de gemeentelijke cijfers te vergelijken met andere gemeenten (Benchmark Armoede en Schulden).
Ten behoeve van een structurele samenwerking met het sociaal team afspraken blijven maken over de afstemming van werkzaamheden, rollen en verantwoordelijkheden.	√	Er zijn korte lijnen tussen de verschillende afdelingen binnen de AA organisatie. De overdracht vindt warm plaats.
In contact treden met middelbare scholen om de mogelijkheden van preventieprojecten voor scholieren te bespreken.	√	Dit is gedaan. Op scholen worden trainingen georganiseerd (Moneyways). Ook theatervoorstellingen van theatergroep Playback. Deze slaan aan en zoeken ook de samenwerking met Diversion om dit te koppelen aan Moneyways. Ook is Your Message Money van Team Alert ingezet op 1 VO college, gericht op leerniveau HAVO. Hierbij wordt ook peer-education toegepast.
Handreiking opstellen over de activiteiten en procedures van Balans om de samenwerking met professionals en vrijwilligers verder te verbeteren.	√	Er is een handreiking opgesteld waarin een traject schuldhulpverlening wordt uitgelegd. Dit is verspreid onder de netwerkpartners.
Aan het eind van de beleidsperiode 2016-2020 worden de resultaten van de samenwerking met Eigen Haard met de 'vroeg er op af'- aanpak geevalueerd.	√	Zie vroegsignalering paragraaf 5.2.
Onderzoeken of de preventieve activiteiten met energiebedrijven kunnen worden uitgebreid en met de zorgverzekeraar kunnen worden opgezet.	√	Vroeg er op af is uitgebreid naar het Centraal Administratie Kantoor waar ook de zorgverzekeraars op zijn aangesloten. Energiebedrijven zijn nog niet aangesloten op Vroeg er op af. Met de wetswijziging per 1 januari 2021, zoals omschreven in het onderdeel vroegsignalering wordt hier verder vorm aan gegeven.
Doelgroepen benaderen die de weg naar de schuldhulpverlening nog niet hebben gevonden.	√/-	Uit het rekenkameronderzoek Amstelveen komt naar voren dat we hier nog niet volledig in geslaagd zijn. De komende periode zullen we dan ook de toegang voor zzp'ers en ondernemers verbreden en zullen we

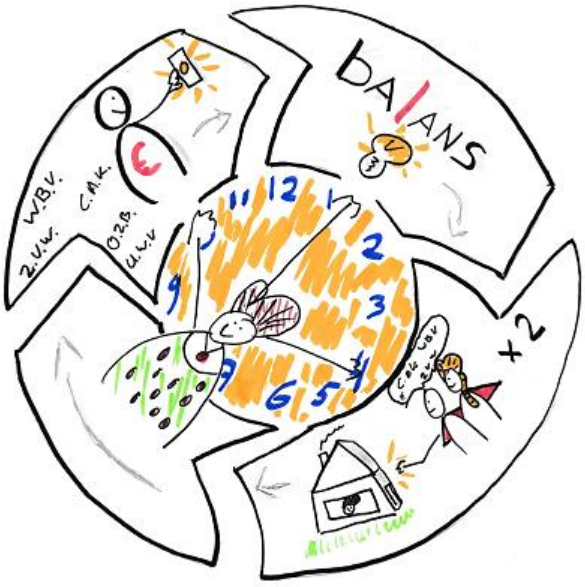
		nog meer aandacht hebben voor jongeren.
De schuldhulpverlening opnemen in het interne controleplan.	√	Gereed.
De bestandsontwikkeling zal periodiek worden beoordeeld met het oog op de formatie die voor schuldhulpverlening beschikbaar is.	√	Voortdurend proces.

Bijlage 3: Evaluatie Vroeg Er Op Af

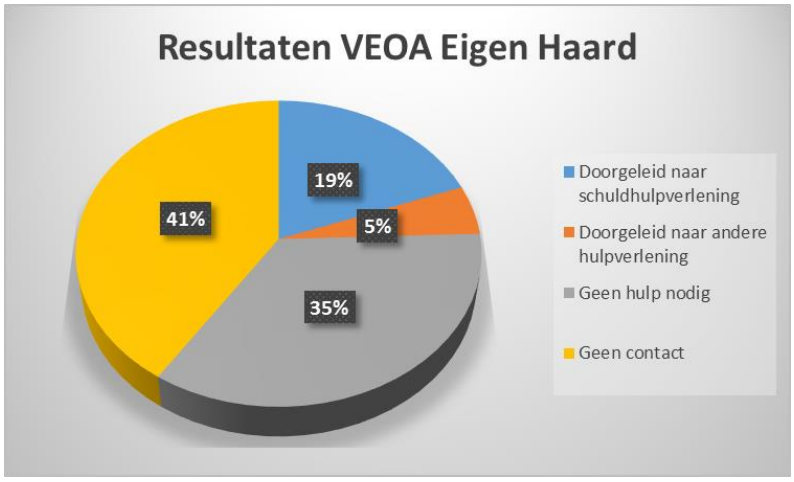
Vroegsignalering en Eigen Haard
De gemeente Amstelveen heeft met Eigen Haard sinds 2013 werkafspraken gemaakt om bij een huurachterstand van 1 tot 3 maanden een melding te doen bij Balans. Naar aanleiding van de resultaten is een convenant gesloten tussen Eigen Haard en Balans waarin de werkafspraken zijn vastgelegd.

Voordat Eigen Haard een melding bij de gemeente doet, wordt de inwoner op de hoogte gesteld. Naar aanleiding van de melding gaan twee schuldhulpverleners van Balans op huisbezoek. Tijdens het huisbezoek wordt de oorzaak van de achterstand besproken en wordt gezamenlijk gekeken of verdere schuldhulpverlening noodzakelijk is. Wanneer een inwoner niet thuis is, wordt informatie achtergelaten waarin een tweede huisbezoek wordt aangekondigd. De huisbezoeken vinden zowel overdag als in de avond plaats om zoveel mogelijk inwoners te bereiken. Na een tweede huisbezoek volgt nog een poging telefonisch contact op te nemen met de inwoner. In de jaren dat deze vorm van vroegsignalering is geïntroduceerd, zijn alle signalen van Eigen Haard over huurachterstanden onderzocht en is met alle betreffende inwoners getracht contact op te nemen. De werkwijze ziet er schematisch als volgt uit.

Melding	Eigen Haard stuur maandelijks meldingen naar de algemene postbus van Balans.
Planning	Coördinator screent de meldingen en plant intern welke 2 consulenten van Balans er op af gaan.
Ronde 1	De consulenten van Balans gaan in tweetallen op huisbezoek en laten bij geen gehoor informatie achter over schuldhulpverlening.
Terugmelding	De consulten melden intern terug wat de resultaten van het eerste huisbezoek zijn.
Ronde 2	Het tweetal consulenten gaat een tweede keer (vaak in de avond) op huisbezoek wanneer er in de eerste ronde geen contact is geweest.
Telefonisch contact	Na de tweede ronde wordt gepoogd telefonisch contact te zoeken met de inwoner
Eindmelding	De coördinator meldt de bevindingen terug aan Eigen Haard.



In onderstaand figuur is aangeven wat de resultaten van VEOA – Eigen Haard waren in 2019.



In 2019 zijn er 135 signalen binnengekomen en zijn de schuldhulpverleners van Balans naar aanleiding van het signaal op huisbezoek gegaan. 26 signalen hebben geleid tot een traject schuldhulpverlening. In 47 gevallen gaf uiteindelijk de inwoner aan dat er geen verdere hulp noodzakelijk was. 7 personen zijn op een andere manier geholpen.

In 55 gevallen is er, na een tweede huisbezoek en een poging telefonisch of schriftelijk contact te maken geen contact tot stand gekomen. De invloed van deze interventie kan echter zijn dat inwoners later alsnog de weg naar Balans schuldhulpverlening hebben gevonden danwel zelf afspraken hebben gemaakt met de woningbouw. Deze gegevens zijn niet voorhanden.

Landelijk beeld
In Amstelveen is naar aanleiding van een signaal met 59% van de gevallen contact geweest met de inwoner. Ter vergelijking in Amsterdam is het percentage 56%[13]. In Nijmegen[14] zijn in een jaar tijd 318 adressen bezocht. Daar is het in 60% van de gevallen gelukt contact te leggen waarvan de helft aangaf hulp te willen ontvangen.

Pilot vroeg er op af CAK
In Amstelveen is sinds september 2019 gestart met een pilot VEOA - CAK. Het CAK is het Centraal Administratie Kantoor die onder andere de wanbetalersregeling zorgverzekering uitvoert. Wanneer een inwoner 6 maanden zijn zorgverzekering niet heeft betaald wordt een zogenaamde "bestuursrechtelijke" zorgpremie opgelegd.

Door in te loggen op een beveiligde portal kan door Balans gezien worden wie er in de zogenaamde wanbetalersregeling voor de zorgverzekering zit. Ook deze inwoners krijgen 2x een huisbezoek en wordt er door Balans schriftelijke informatie achtergelaten. Balans zet in op het maken van contact, om een inschatting te maken van een (eventueel) passend hulpaanbod. Dit kan gaan om bemiddeling met de schuldeiser (de zorgverzekeraar), een eenmalig advies of het inzetten van een traject schuldhulpverlening.

[13] Gemeente Amsterdam, jaarverslag schuldhulpverlening 2019
[14] Gemeente Nijmegen, Evaluatie Vroegsignaleringsproject Op de Rit

Sinds september 2019 heeft team Balans 220 CAK meldingen verwerkt.
In het 1e kwartaal, is 33% van de inwoners waarbij is ingezet op contact maken ook daadwerkelijk bereikt. Bij één op de vijf inwoners is een vervolgtraject ingezet en het merendeel vond een oplossing na bemiddeling met de schuldeiser of een eenmalig advies.
In het 2e kwartaal is bij een tussentijdse evaluatie gebleken, dat het aantal inwoners dat is bereikt is toegenomen van 33% naar 45%. Ook was er een (lichte) stijging zichtbaar in het aantal aanmeldgesprekken dat is voortgekomen uit deze interventie, van één op de vijf naar één op de vier inwoners.

Er is hiervoor geen direct oorzaak aan te wijzen. Op basis van kennisdeling op dit onderwerp met andere gemeenten, kan wel worden gesteld dat in meerdere gemeenten het eerste kwartaal niet representatief is gebleken

Signalen van energiebedrijven
Momenteel ontvangt Balans ook signalen van achterstanden bij energiebedrijven. Dit varieert van € 5 tot vele honderden euro's. Tot op heden wordt een brief gestuurd naar de adressen met een achterstand van meer dan € 350. In deze brief staat uitleg over schuldhulpverlening en een uitnodiging contact op te nemen indien hulp noodzakelijk is.

Bijlage 4: Preventie

Het voorkomen van schulden is beter dan saneren. Daarom is Amstelveen actief in het bieden van preventie van armoede en schulden. Schuldpreventie en armoedebestrijding is een mix van maatregelen, activiteiten en voorzieningen die er op gericht zijn dat mensen financieel vaardig worden en zich zo gedragen dat zij hun financiën op orde houden.

Het Amstelveenloket is een belangrijk onderdeel van preventie. Door inwoners de mogelijkheid te bieden om laagdrempelig hulp te zoeken en vragen te stellen worden kleine problemen direct gesignaleerd en waar mogelijk opgelost. Ook minimaregelingen en de Amstelveenpas spelen een rol in het voorkomen van schulden. Voor sommige inwoners is de drempel om naar het Raadhuis toe te komen te hoog. Daarom financiert de gemeente netwerkpartners die in de wijken een preventief aanbod hebben.

Financieel café
Een van deze netwerkpartners is het Financieel Café. Het café is een samenwerking tussen Participe en Humanitas. Bij het Financieel Café kunnen inwoners van Amstelveen terecht voor diverse vragen die financieel gerelateerd zijn. Men kan bij het financieel café terecht voor onder andere budgettips en adviezen, hulp bij ordenen van de administratie, lezen van brieven en het geven van uitleg over de inhoud.

Ook kan men terecht voor ondersteuning bij het invullen van formulieren zoals kwijtschelding lokale lasten, aanvragen (bijzondere) bijstand, minimavoorzieningen, WMO. De geschoolde vrijwilligers helpen verder bij het maken van een overzicht van inkomsten en uitgaven en daar waar niet te complex het maken van een overzicht van schulden en betalingsafspraken. Doordat inwoners laagdrempelig en anoniem terecht kunnen bij het Financieel Café wordt voorkomen dan inwoners in de schulden raken.

Ook kunnen mensen bij het Financieel Café terecht om andere wijkbewoners en lotgenoten te ontmoeten. Men kan met elkaar in gesprek gaan over hoe het is om rond te komen van een laag inkomen en elkaar bruikbare tips geven op het gebied van voordelig en goed eten, goedkope maar leuke uitjes met het gezin en nog veel meer.

Humanitas Thuisadministratie
Sinds enkele jaren zijn vrijwilligers van Humanitas Amstelland actief op het gebied van thuisadministratie. Onze inwoners kunnen daar geholpen worden om de grip en weer regie te krijgen op hun financiën. Met ondersteuning van een vrijwilliger kan voorkomen worden dat een deelnemer aanspraak moet maken op professionele (schuld)hulpverlening. Ook inwoners die zich melden voor schuldhulpverlening worden door de gemeente actief (en warm) doorverwezen naar Humanitas.

De kwaliteitsmedewerker van Balans staat in nauw contact met de coördinator van Humanitas. Periodiek vindt er overleg en evaluatie plaats. Door Balans zijn in 2019 trainingen georganiseerd aan de vrijwilligers om de werkwijze van Balans maar ook de minimaregelingen goed onder de aandacht te brengen.

Training omgaan met geld
Inwoners van Amstelveen die moeite hebben met rondkomen en wat meer zicht op hun uitgaven willen hebben kunnen een training Omgaan met geld volgen. Tijdens de training worden er ervaringen gedeeld en staan het tips geven over omgaan met geld centraal. De training gaat onder andere over het ordenen van de financiële administratie, maandbegroting en jaarbegroting. Hierdoor leert de inwoner de inkomsten en uitgaven op een rijtje te krijgen. Waardoor meer weloverwogen beslissingen worden genomen met als doel financiële problemen te voorkomen.

Motie "focus op armoedepreventie"
Bij de behandeling van de beleidsnota minimabeleid heeft de gemeenteraad de motie 'Focus op armoedepreventie en perspectief voor minima' aangenomen. Conform de oproep in de motie wordt in het actieplan armoedepreventie het preventieve armoedebeleid verder ontwikkeld om zo veel mogelijk te

voorkomen dat inwoners in een situatie van armoede (en schulden) terechtkomen. Daarnaast wordt beoogd armoede terug te dringen. Het uiteindelijke doel is het bieden van perspectief en het versterken van het vermogen van inwoners om mee te kunnen doen aan de samenleving. Een verdere uitwerking van preventie zal dan ook naar aanleiding van deze motie separaat aan de gemeenteraad worden aangeboden.

Bijlage 5: Proces schuldhulpverlening

Als een inwoner van de gemeente zich meldt voor schuldhulpverlening heeft de gemeente de wettelijke taak om binnen vier weken het aanmeldgesprek te voeren. De gemeente Amstelveen heeft er voor gekozen om het eerste gesprek binnen één week te laten plaatsvinden. Gaat het om bedreigende schuldensituaties (dreigende huisuitzetting, afsluiting van gas, water of elektra) dan kan het eerste gesprek nog dezelfde dag plaatsvinden. De wet stelt hiervoor een termijn van maximaal drie dagen.

Contact met de gemeente
Een inwoner meldt zich bij het Amstelveenloket (fysiek, telefonisch of per e-mail) en geeft aan dat er sprake is van financiële problemen. Naar aanleiding van deze melding wordt een aanmeldgesprek gepland met een medewerker van Balans en waar nodig een Multi Disciplinair uitvoeringsoverleg (MDO). In het aanmeldgesprek of naar aanleiding van het MDO worden adviezen gegeven, bijvoorbeeld om een uitkering aan te vragen of hulp bij de thuisadministratie te organiseren. In dit gesprek wordt ook beoordeeld of een schuldhulpverleningstraject moet worden aangevraagd.

Aanvraag schuldhulpverlening
Vanaf de aanvraag geldt de wettelijke termijn van de Algemene wet bestuursrecht en heeft de gemeente acht weken de tijd om een besluit te nemen op de aanvraag. Wanneer de gemeente de aanvraag om schuldhulpverlening toekent, ontvangt de aanvrager naast de formele beschikking ook een plan van aanpak waaraan een verwacht tijdspad is toegevoegd.

Deze aanvraag kan vervolgens leiden tot het volgende:

- *Stabilisatiefase*

Er zijn omstandigheden die een schuldbemiddelingstraject nog niet mogelijk maken waardoor de klant wordt geholpen in de zogenoemde 'stabilisatiefase'. In deze fase krijgt de klant de opdracht om zaken te regelen die noodzakelijk zijn voor het welslagen van een schuldregeling. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de situatie dat de klant wel een uitkering heeft maar nog landelijke toeslagen of bijzondere bijstand moet aanvragen. Ook wanneer de schuldensituatie nog onduidelijk is kan geen bemiddelingstraject worden opgestart. Dit laatste kan te maken hebben met betwiste vorderingen of onduidelijkheid over de boedelscheiding. Ook kan deze fase gebruikt worden voor het op orde brengen van de persoonlijke situatie. Denk hierbij aan het niet onder controle hebben van het bestedingspatroon, verslavingsproblemen of een problematische scheiding. Afhankelijk van de zwaarte van de problematiek duurt deze fase 3 tot 6 maanden. De klant krijgt gedurende deze fase wel begeleiding van een schuldhulpverlener maar het is nog niet mogelijk om een schuldregeling op te starten.

- *Minnelijk traject*

Er wordt contact gelegd met schuldeisers om de schulden exact in beeld te krijgen. Er wordt berekend wat de klant naar draagkracht kan aflossen in 36 maanden en dit wordt voorgesteld aan de schuldeisers met het verzoek om het restant kwijt te schelden. Dit kan door middel van een schuldbemiddeling of een saneringskrediet. Een weigerachtige schuldeiser kan worden gedwongen mee te werken door middel van een verzoek tot een dwangakkoord aan de rechtbank. Na uitbetaling van het krediet, of na 36 maanden aflossen bij een schuldbemiddeling, wordt het restant van de schulden kwijtgescholden.

- *Wettelijke schuldsanering*

Indien de schuldeisers niet akkoord gaan met de voorgestelde minnelijke regeling, wordt de klant toegeleid naar de wettelijke schuldsanering. Via een juridische procedure wordt de rechter verzocht om de klant toe te laten tot een schuldsanering op basis van de Wet schuldsanering natuurlijke personen (WSNP). In dit geval wordt een WSNP-bewindvoerder toegewezen die zicht houdt op het nakomen van alle verplichtingen. Na 36 maanden wordt alles wat is gespaard verdeeld over de schuldeisers. De restschuld wordt niet meer op de klant ingevorderd.

Bijlage 6: Instrumenten schuldhulpverlening

In onderstaand overzicht wordt beschreven hoe de inzet van de instrumenten schuldhulpverlening voor inwoners van Amstelveen is georganiseerd.

Instrument	Inhoud	Wat hebben we in Amstelveen
Preventie	Het ontstaan van schulden voorkomen door het verstrekken van informatie en voorlichting. Het voorkomen van problematische schulden door jongeren een lesprogramma aan te bieden, vroegtijdige signalering van betalingsachterstanden in de vaste lasten.	Elke inwoner van Amstelveen kan zich melden bij het Amstelveen loket met vragen over zijn financiële situatie. Het loket verstrekt informatie en advies over financiële aangelegenheden ook als er (nog) geen schulden zijn. Zo nodig kan vanuit het loket voor een inwoner een afspraak worden gemaakt voor een aanmeldgesprek bij Balans. Balans heeft (en ontwikkelt) preventieprojecten voor middelbare scholen waarmee de leerlingen leren om te gaan met geld. Met de meest voorkomende samenwerkingspartners zijn werkafspraken gemaakt over signalering en doorverwijzing.
Adviesgesprek	Niet alle inwoners hebben een traject schuldhulpverlening bij Balans nodig als er geen sprake is van problematische schulden. Een adviesgesprek is soms voldoende.	Tijdens een of meerdere gesprekken wordt advies gegeven over financiële zaken (inkomen, betalingsachterstanden, achteruitgang in inkomen), ondersteuning en eventueel doorverwijzing.
Aanmeldgesprek	Gesprek met een medewerker van het loket met specialisme schuldhulpverlening. Tijdens dit gesprek wordt integraal (financieel en (psycho)sociaal) naar het financiële probleem gekeken. Er worden afspraken gemaakt en adviezen meegegeven. Indien nodig kan een aanvraag worden ingediend voor een traject.	Na een doorverwijzing, melding bij het loket of na een directe (telefonische) melding wordt een afspraak gemaakt voor het aanmeldgesprek.
Intake	Gesprek met een vaste consulent van Balans. Voor dit gesprek overlegt de klant alle benodigde stukken en informatie. Er volgt een beschikking met plan van aanpak.	De inwoner dient een aanvraag in voor een traject schuldhulpverlening. Balans biedt een integrale aanpak (voor financiële en (psycho)sociale problemen) en betrekt hier de samenwerkingspartners bij. De voorwaarden aan het traject worden besproken en de motivatie van de klant wordt beoordeeld.
Moratorium	Indien er sprake is van een crisissituatie (ontruiming of afsluiting van energie) kan Balans de rechtbank verzoeken om een afkoelingsperiode af te kondigen waarin de ontruiming of afsluiting wordt aangehouden.	Balans probeert in eerste instantie zelf tot een afspraak te komen met de schuldeiser. Indien dit niet is gelukt, wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden van het moratorium.
Stabilisatiefase	De fase voorafgaande aan een schuldregeling waarin de klant de opdracht krijgt om zaken te regelen die noodzakelijk zijn voor het welslagen van een schuldregeling.	Deze fase kan (afhankelijk van de situatie) 3 tot 6 maanden duren. Balans maakt afspraken met de klant over het regelen van inkomensondersteunende voorzieningen, aanvullende hulpverlening of juridische procedures.

Instrument	Inhoud	Wat hebben we in Amstelveen
Schuldregeling/ minnelijk traject	Bij een schuldregeling in het minnelijk traject bemiddelt Balans tussen de klant en de schuldeisers voor een aflossingsregeling. De regeling duurt in beginsel maximaal 36 maanden (waarna kwijtschelding wordt verleend), Balans berekent de afloscapaciteit. Verder wordt er op toegezien dat de klant de gemaakte afspraken nakomt en wordt er ook tijdens de 36 maanden aandacht geschonken aan gedragsverandering.	Balans biedt een schuldregeling conform de landelijk geaccepteerde richtlijnen.
Saneringskrediet	Bij een saneringskrediet krijgen de schuldeisers de afloscapaciteit (van 36 maanden) van de klant in één keer overgemaakt waarna kwijtschelding voor het restant van de schuld wordt verstrekt. De klant gaat hiervoor een lening aan bij een kredietbank waarop hij 36 maanden aflost.	Als het inkomen stabiel is en het niet te verwachten valt dat het inkomen nog gaat stijgen kan een saneringskrediet aangevraagd worden via de Gemeentelijke Kredietbank Amsterdam (GKA). De gemeente staat borg voor de hoogte van de lening.
Schuldregeling/ wettelijk traject (WSNP)	Na een mislukt minnelijk traject kan de klant een beroep doen op het wettelijk traject, de WSNP. De rechtbank beslist, mede op basis van de door Balans afgegeven WSNP-verklaring, of de klant tot de wettelijke schuldregeling wordt toegelaten. Balans moet aantonen dat het minnelijk traject eerst is geprobeerd.	Balans geeft de WSNP-verklaring af en begeleidt de klant bij de zitting. Gedurende het WSNP-traject biedt Balans begeleiding
Nazorg	Het bieden van nazorg aan inwoners waarvan het traject is afgesloten.	Balans geeft, indien nodig, nazorg na het beëindigen van een traject schuldhulpverlening. Uitgangspunt is dat de nazorg maximaal zes maanden duurt.
Budgetbegeleiding	Om de financiële zelfstandigheid te bevorderen biedt Balans budgetbegeleiding.	Budgetbegeleiding is een vast onderdeel van een traject schuldhulpverlening en bestaat uit gesprekken over het aanleren van financiële vaardigheden, maar ook het verbeteren van inkomen of versterken van ondersteunend netwerk.
Inkomensbeheer	De inwoner legt het beheer van zijn inkomen in handen van een derde. Het inkomen wordt overgemaakt op de rekening van de beheerder waarvan alle rekeningen, vaste lasten en een eventuele schuldregeling wordt overgemaakt. De inwoner krijgt leefgeld op zijn rekening overgemaakt.	Balans kan in een traject schuldhulpverlening het inkomen van inwoners (tijdelijk) beheren. Als het inkomensbeheer naar verwachting langdurig is (bijvoorbeeld bij verslavingsproblematiek of (licht) verstandelijke beperking) kan het inkomensbeheer overgedragen worden aan een externe organisatie/bewindvoerder.
MDO	Multi Disciplinair uitvoeringsoverleg.	Door een MDO te organiseren ontstaat er een compleet beeld van de problematiek van de inwoner en worden afspraken gemaakt over de samenwerking en gecoördineerde en efficiënte hulpverlening. Bij een MDO kunnen onder andere de volgende interne en externe teams betrokken zijn. Zie ook paragraaf 6.1.

Bijlage 7: Saneringskrediet versus schuldbemiddeling

Huidige werkwijze saneringskrediet
Na de inventarisatie van de schulden wordt berekend hoeveel een inwoner kan aflossen in drie jaar. Dit bedrag is de afloscapaciteit en wordt als lening aangevraagd bij de Gemeentelijke Kredietbank Amsterdam (GKA). Het maximale krediet is €5.000. De gemeente Amstelveen staat borg voor de lening, waardoor de lening in de praktijk altijd wordt toegekend. Balans onderhandelt met de schuldeisers. Na akkoord van alle schuldeisers betaalt de GKA het krediet, minus de te betalen rente, uit aan Balans. Balans verdeelt dit bedrag onder de schuldeisers. De inwoner betaalt de lening in 36 termijnen terug aan de GKA.

	Saneringskrediet	Schuldbemiddeling
Looptijd	36 maanden (3 jaar)	36 maanden (3 jaar)
Gevolgen inwoner	Na uitbetaling van het krediet is er nog maar 1 schuldeiser over. Stress wordt daardoor beperkt Indien er geen noodzaak is tot verdere begeleiding kan het traject worden afgesloten Een inkomensstijging leidt tot een grotere bestedingsruimte Bij een inkomensdaling kan de lening mogelijk niet worden terugbetaald en bestaat het risico op een nieuwe problematische schuldsituatie	Na akkoord door de schuldeisers worden de schulden voor 3 jaar aangehouden. De inwoner houdt 3 jaar lang een contactpersoon voor ondersteuning bij financiële vragen Een inkomensdaling wordt verrekend in de afloscapaciteit. De bestedingsruimte blijft in de meeste gevallen gelijk. Een inkomensstijging wordt verrekend in de afloscapaciteit en zorgt voor een hogere aflossing
Gevolgen schuldeisers	Na ontvangst van de afloscapaciteit wordt de schuld afgeboekt. Er is direct duidelijkheid over de hoogte Geen hogere aflossing bij een stijging van het inkomen	Inkomensvoordelen komen ten gunste van de schuldeisers De schuldeiser moet het dossier drie jaar open houden en in contact blijven met de schuldhulpverlener
Gevolgen gemeente	Na uitbetaling hoeft geen contact meer te worden onderhouden met schuldeisers De mogelijkheden om te sturen op het gedrag en de onderliggende problematiek te beheersen zijn beperkt De gemeente staat borg indien het krediet niet wordt terugbetaald. De kosten hiervoor kunnen oplopen.	Na het akkoord van de schuldeisers wordt het traject minimaal 3 jaar aangehouden in verband met hercontroles op de afloscapaciteit. Betere mogelijkheden om te sturen op gedrag en eventuele onderliggende problematiek aan te pakken

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Amstelveen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, d.d. 12 juni 2023, nummer 48

gelet op artikel 2 lid 2 van de Wet gemeentelijke schuldhulpverlening;

Z23-048475

Besluit

1. Het beleidsplan "De toekomst in Balans, beleidsplan schuldhulpverlening 2021 – 2024" als volgt te wijzigen voor het onderdeel gemeentelijke schuldenregelingen:
   a. de standaard looptijd van de schuldbemiddeling wordt verkort van 36 naar 18 maanden.
   b. de standaard looptijd van het saneringskrediet wordt verkort van 36 naar 18 maanden.
2. Dit besluit werkt terug tot 1 juli 2023.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 5 juli 2023,

De griffier, De voorzitter,

Debby de Heus Tjapko Poppens

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

Behandelvoorstel agendacommissie

Onderwerp	Raadsvoorstel Zienswijze gemeente Amstelveen op ontwerp Beleidskader Mobiliteit VRA 2023
Datum raadsvergadering	5 juli 2023
Locatie	Raadzaal
Voorzitter	Tjapko Poppens
Griffier	Debby de Heus
Portefeuillehouder	Wethouder Herbert Raat
Behandelend ambtenaar	Wilko Wieffering
Openbare bespreking	Ja
Live-uitzending	https://amstelveen.bestuurlijkeinformatie.nl/
Advies van de agenda-commissie	Hamerstuk. Het college stelt voor een zienswijze in te dienen. De Amstelveense vertegenwoordigers in de Vervoerregio hebben niet aangegeven dat een debat hierover nodig is.

Voorafgaande behandeling

Het Raadsgesprek	Insprekers kunnen zich uiterlijk 22 juni om 12.00 uur melden om in te spreken tijdens Het Raadsgesprek van 28 juni. Op 28 juni is er tijdens Het Raadsgesprek een presentatie van de Vervoerregio over het ontwerp beleidskader mobiliteit.
Technische vragen	Technische vragen kunt u stellen tijdens Het Raadsgesprek van 28 juni waar de Vervoerregio het ontwerp beleidskader presenteert.
Het Raadsdebat	Niet van toepassing

Behandelwijze tijdens de raadsvergadering

Toelichting en doel van het agendapunt	De Vervoerregio Amsterdam heeft een ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 voorgelegd. De gemeente kan daarop een zienswijze indienen. Het Beleidskader Mobiliteit wordt de regionale inzet ten aanzien van mobiliteit/bereikbaarheid. Dit is vanzelfsprekend ook belangrijk voor Amstelveen. Het college stelt voor een zienswijze in te dienen. Het doel van het agendapunt is een besluit te nemen over de zienswijze van Amstelveen.
Gevraagd besluit	Het indienen van bijgaande zienswijze op het ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). In de zienswijze wordt aangegeven: 1. Wij gaan ervan uit, dat de uitwerking van bijlage 2 (het omzetten van de 'voorzet' meetbare doelen naar definitieve doelen) op korte termijn in de regio bestuurlijk voor wordt gelegd; 2. Maak inwoners en werkgevers bekend met de mobiliteitsuitdagingen voor de komende jaren; 3. Wij zijn van mening dat een 'what's in it for me' benadering de gestelde bereik-baarheidsdoelen beter dient dan sturing van gedrag; 4. 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; 5. Visie 'iedereen moet zich op elke plek op elk moment kunnen verplaatsen' in overeenstemming brengen met 'spreiden en mijden'; 6. Opnemen dat in de zuidelijke regio de auto een belangrijk vervoermiddel is en blijft; 7. 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;

	8. De (e-/) fiets biedt een groot oplossend vermogen in de mobiliteitsuitdaging van de komende jaren en verdient in deel B meer p 9. In deel B meer nadruk leggen op verbeteren fijnmazigheid OV én verbeterde OV verbinding met Schiphol vanuit Amstelveen Zuid (/Aalsm noordoost) ; 10. Weeg, ook vanuit de VRA, de regionale belangen goed af in relatie met de (ex-tra) 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.
Beschikbare stukken	Raadsvoorstel met 4 bijlagen.
Hamerstuk	In de raadsvergadering kunt u verzoeken het hamerstuk alsnog te bespreken. De helft van het aantal fracties in de raad moet instemmen met dat verzoek. Stemt de meerderheid van de fracties daarmee in, dan wordt het voorstel aan de bespreekstukken toegevoegd. Anders kunt u bij de stemming een stemverklaring afleggen.

Gemeente Amstelveen

Signed By: Poppens, T. <t.poppens@amstelveen.nl>
14/06/2023 08:53:11 CEST
ID: a6dd941c-39a7-4fe0-bf23-0afdb24e327b
Auth: Scribble

Signed By: Winthorst, H.H. <b.winthorst@amstelveen.nl>
14/06/2023 08:33:28 CEST
ID: a6dd941c-39a7-4fe0-bf23-0afdb24e327b
Auth: Scribble

RAADSVOORSTEL

Datum 12 juni 2023

Nummer	49	**Afdeling**	Stedelijke Ontwikkeling
Voorstel van	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar**	Wilko Wieffering
Portefeuillehouder	wethouder Herbert Raat		020 540 4292 w.wieffering@amstelveen.nl

Onderwerp

Zienswijze gemeente Amstelveen op ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA).

Gevraagd besluit

Het indienen van bijgaande zienswijze op het ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA).

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Een duurzame regionale bereikbaarheid. Het Beleidskader (deel A Beleid, deel B Uitwerking) betreft de visie/het beleidsvoornemen van de VRA op mobiliteit richting de toekomst/lange termijn en wat te doen om de doelen te bereiken. In de regioraad van 9 mei is besloten het beleidskader vrij te geven voor zienswijzen.
Gemeenten kunnen tot 2 augustus een zienswijze indienen. Amstelveen maakt hiervan gebruik. In grote lijnen wordt het ontwerp Beleidskader positief ontvangen. In de zienswijze wordt aangegeven:

1. Wij gaan ervan uit, dat de uitwerking van bijlage 2 (het omzetten van de 'voorzet' meetbare doelen naar definitieve doelen) op korte termijn in de regio bestuurlijk voor wordt gelegd;
2. Maak inwoners en werkgevers bekend met de mobiliteitsuitdagingen voor de komende jaren;
3. Wij zijn van mening dat een 'what's in it for me' benadering de gestelde bereikbaarheidsdoelen beter dient dan sturing van gedrag;
4. 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;
5. Visie 'iedereen moet zich op elke plek op elk moment kunnen verplaatsen' in overeenstemming brengen met 'spreiden en mijden';
6. Opnemen dat in de zuidelijke regio de auto een belangrijk vervoermiddel is en blijft;
7. 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;
8. De (e-/) fiets biedt een groot oplossend vermogen in de mobiliteitsuitdaging van de komende jaren en verdient in deel B meer prioriteit;

9. In deel B meer nadruk leggen op verbeteren fijnmazigheid OV én verbeterde OV verbinding met Schiphol vanuit Amstelveen Zuid (/Aalsmeer noordoost) ;
10. 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.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Een bestuurlijke zienswijze indienen op het ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 van de Vervoerregio Amsterdam.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma 2.5.4 Verkeer en Vervoer.

Aanleiding

Het Beleidskader betreft de visie/het beleidsvoornemen van de VRA op mobiliteit richting de toekomst/lange termijn en wat te doen om de doelen te bereiken. Gemeenten kunnen tot 2 augustus 2023 zienswijzen indienen.

Argumenten

Het Beleidskader Mobiliteit wordt de regionale inzet ten aanzien van mobiliteit/bereikbaarheid. Dit is vanzelfsprekend ook belangrijk voor Amstelveen. Regionaal beleid heeft invloed op de bereikbaarheid vanuit/naar Amstelveen en daarom is het van belang op dit moment een zienswijze in te dienen om Amstelveen goed te positioneren binnen de regio, om opbouwend te reageren op het ontwerp Beleidskader en aan te geven dat wij enkele voor Amstelveen (in regionale context) belangrijke zaken opgenomen willen zien worden.

Kanttekeningen

Niet van toepassing.

Financiën

Het indienen van een zienswijze kent geen financiële consequentie(s).

Communicatie

Er is geen actieve communicatie benodigd.

Procedure

In de regioraad van 9 mei 2023 is besloten het Beleidskader vrij te geven voor zienswijzen. Gemeenten kunnen tot 2 augustus 2023 een zienswijze indienen. Op 28 juni is er een Raadsgesprek waar de Vervoerregio Amsterdam een technische toelichting geeft en eventuele vragen beantwoordt.
Amstelveen is voornemens een zienswijze in te dienen aan het Dagelijks Bestuur (DB) van de Vervoerregio. In de Regioraad van de Vervoerregio op 31 oktober 2023 wordt het Beleidskader, aangepast op de zienswijzen, ter finale besluitvorming voorgelegd. In de regioraad zitten vijf Amstelveense regioraadsleden en waar nodig kunnen zij daar nog met het DB in gesprek gaan over mogelijk niet door DB overgenomen inhoud uit de Amstelveense zienswijze.

Bijlagen

Bijlage A Aanbiedingsbrief ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023 van DB Vervoerregio Amsterdam
Bijlage B Ontwerp Beleidskader deel A (Visie)

Bijlage C Ontwerp Beleidskader deel B (Uitwerking)
Bijlage D Brief gemeenteraad Amstelveen aan Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio met daarin de zienswijze van de gemeente Amstelveen op het concept VRA Beleidskader Mobiliteit 2023

De secretaris,

Bert Winthorst

De voorzitter,

Tjapko Poppens

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

Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Termini 179
1025 XM Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Aan de colleges en raden van de gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam

Datum	10 mei 2023	**Onderwerp**	Aanbieding ontwerp Beleidskader Mobiliteit voor zienswijze
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2023/17777/MD		
Inlichtingen	Projectteam Beleidskader Mobiliteit, beleidskadermobiliteit@vervoerregio.nl	**Bijlagen**	3

Geacht college en geachte leden van de gemeenteraad,

De Vervoerregio Amsterdam ontwikkelt momenteel een nieuw Beleidskader Mobiliteit. Met deze brief vragen wij u een zienwijze te geven.

Het Beleidskader is (als regionaal verkeer-en vervoersplan binnen de Planwet verkeer en vervoer en de Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam) het overkoepelende, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het schetst onze visie op de lange termijn, op alle vormen van mobiliteit in onze regio. Ook beschrijft het wat we willen gaan doen om deze visie te realiseren. Daarmee geeft het richting aan het handelen van de Vervoerregio.

Het ontwerp Beleidskader Mobiliteit is op 9 mei in de regioraad besproken. Tijdens de bespreking heeft de regioraad op hoofdpunten de volgende zaken meegegeven:

- Er is veel steun voor brede welvaart als basis voor het beleidskader en de principes die hieruit volgen, zoals het STOMP-principe en de notie dat dit in ieder gebied anders wordt ingevuld.
- Het onderwerp verkeersveiligheid, en met name het streven naar nul verkeersdoden, staat heel hoog op de agenda bij de regioraad.
- De regioraad bevestigt dat deelmobiliteit een onderwerp is waar nadere uitwerking gewenst is.
- De regioraad geeft aan graag te willen zien hoe de nieuwe richting van het beleidskader straks terugkomt in de investeringen van de Vervoerregio.
- De tabel op pagina 11 van deel B van het ontwerp Beleidskader Mobiliteit (de uitwerking) riep een aantal vragen op. De voorzitter heeft aangegeven dat we hier nadere duiding aan geven.
- De regioraad stelt het op prijs dat er een uitgebreide mogelijkheid is om in te spreken op het ontwerp Beleidskader Mobiliteit. Zowel voor het bedrijfsleven als breed in de samenleving.

- Het bewonersonderzoek geeft interessante inzichten, maar het aantal 55-plussers is oververtegenwoordigd. Daarom zijn er vragen gesteld bij de representativiteit: komt de eventueel afwijkende mening van 55-minners (= 1/3 van de respondenten) wel voldoende terug?

Deze en andere genoemde punten nemen wij, samen met de binnenkomende zienswijzen, mee bij het opstellen van het definitieve voorstel voor het Beleidskader Mobiliteit en in de nota van beantwoording, die in oktober aan de regioraad worden aangeboden.

Hoe kunt u een reactie geven?
Vandaag, op 10 mei, heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio de terinzagelegging van het ontwerp Beleidskader gestart. Uw gemeente heeft op basis van de Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam de gelegenheid om binnen de termijn van 12 weken na terinzagelegging, dus tot en met 2 augustus 2023, een formele zienswijze op het ontwerp Beleidskader in te dienen.

U kunt uw zienswijze sturen naar het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Bij voorkeur via het e-mailadres beleidskadermobiliteit@vervoerregio.nl
Of anders via de post aan:
Dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam
Onderwerp: reactie ontwerp Beleidskader Mobiliteit
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Meer informatie
Voor meer informatie over het ontwerp Beleidskader Mobiliteit kunt u contact opnemen met één van de medewerkers van het projectteam Beleidskader Mobiliteit via het e-mailadres beleidskadermobiliteit@vervoerregio.nl of via het algemene telefoonnummer van de Vervoerregio Amsterdam: 020-5273700.

Hoogachtend,

Roel Salden
secretaris-directeur

Bijlagen:
1. Ontwerp Beleidskader Deel A
2. Ontwerp Beleidskader Deel B
3. Infographic

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.



Verbinden in Verscheidenheid

Ontwerp Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

Deel A: Visie

11 april 2023

Vervoerregio Amsterdam

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.

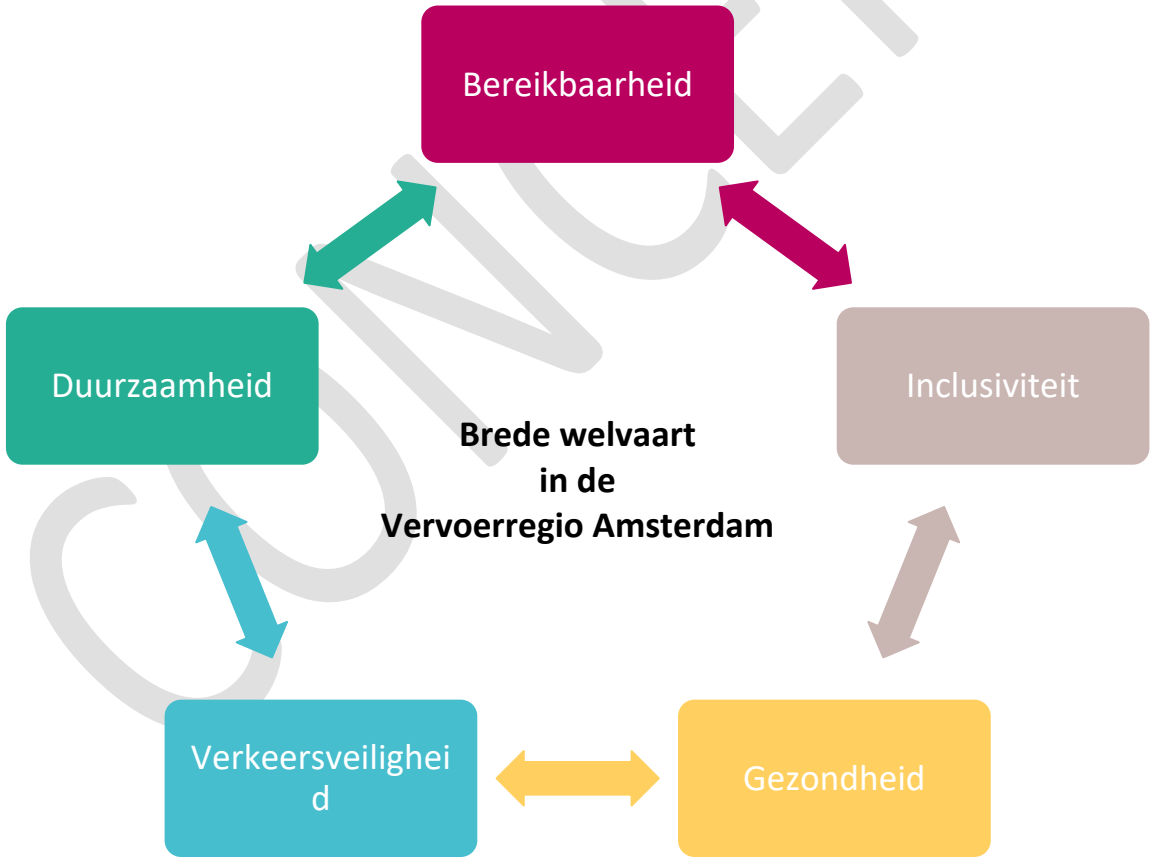
[1] Als bedoeld in artikel 6 van de Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam.
[2] Als bedoeld in het Urban Mobility Framework (Europese Commissie, 2022): een SUMP wordt verplicht voor knooppunten in het Trans-Europese transportnetwerk en is voorwaarde voor verschillende EU-subsidies.

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.

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?



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)

2.2 STOMP IS DE BASIS

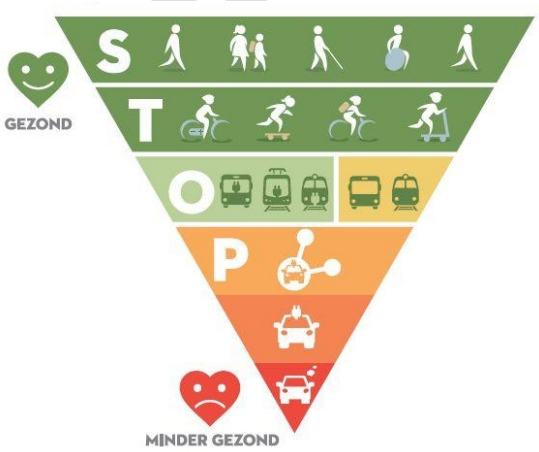
Om onze doelen te bereiken, willen we de mobiliteit in onze regio verminderen, veranderen en verduurzamen.

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.

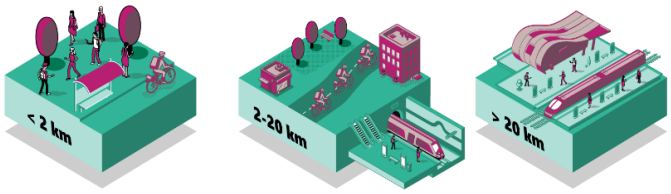
Veranderen gaat over de keuze voor het vervoermiddel. We moedigen de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen. Dit doen we volgens het STOMP-principe. Dit betekent dat we de

CONCEPT

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.

[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.

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.

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

CONCEPT

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 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

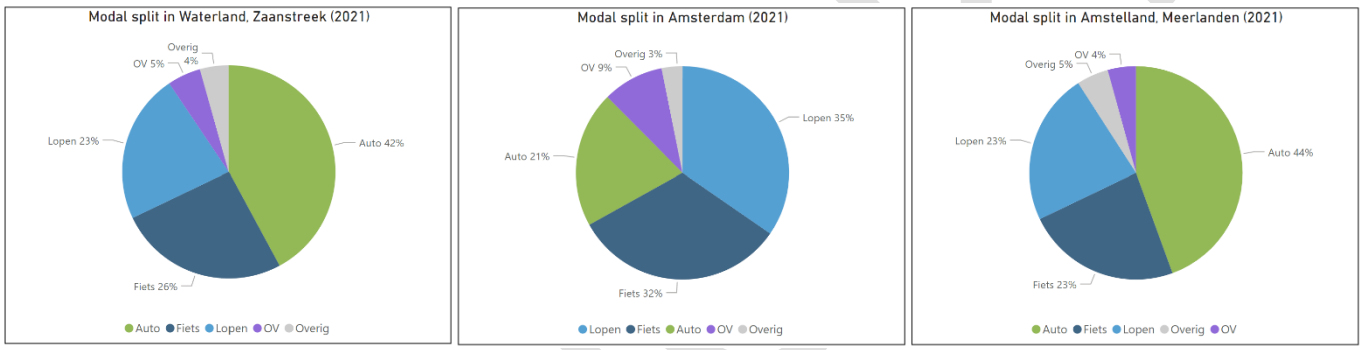
Duurzaamheid:

- 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

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



Verbinden in Verscheidenheid

Ontwerp Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

Deel B: Uitwerking

11 april 2023

INHOUD

Samenvatting Beleidskader Mobiliteit - Uitwerking **3**

Inleiding en leeswijzer **6**

1. Doelen voor de deelregio's **7**
1.1. Gebiedstypen in een afwisselende regio 8
1.2. Zaanstreek-Waterland 11
1.3. Amsterdam 15
1.4. Amstelland-Meerlanden 18

2. De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen **22**
2.1. Beïnvloeden mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag 22
2.2. Beïnvloeden logistieke keuzes 25
2.3. Prijsbeleid en bepalen van tarieven 26

3. Vervoerwijzen, mobiliteitsdiensten en netwerken **28**
3.1. Lopen 29
3.2. Fietsen 30
3.3. Publieke mobiliteit: OV, Flexibel vervoer & deelmobiliteit 33
3.4. Personenvervoer over water 42
3.5. Auto 44
3.6. Hubs voor personenvervoer 48
3.7. Goederenvervoer 51
3.8. Verkeersmanagement 53
3.9. Digitalisering en data 54

4. Ruimte & Mobiliteit **56**
4.1. Ruimtelijke ordening en nabijheid 57
4.2. Mobiliteit in ruimtelijke ontwikkelplannen 58
4.3. Openbare ruimte en inrichting 60

CONCEPT

SAMENVATTING BELEIDSKADER MOBILITEIT - UITWERKING

In het tweede deel van het beleidskader passen we de visie toe en werken we hem uit. We starten met het toelichten van de gebiedstypes en de deelregio's. Vervolgens kijken we naar de behoeftes van de mens, welk gedrag hoort daarbij en hoe kunnen we dat gedrag sturen. Daarna maken we de stap naar de verschillende manieren van vervoer en de infrastructuur: hoe moeten we die vormgeven, zodat dit de mensen en bedrijven ondersteunt bij het maken van duurzame mobiliteitskeuzes. En ten slotte bepalen we onze inzet op ruimtelijke ordening en inrichting van de openbare ruimte.

De mobiliteit past bij het gebied

Omdat de gebieden binnen de Vervoerregio erg van elkaar verschillen, verschilt de aanpak ook per gebied. Allereerst maken we onderscheid tussen vijf gebiedstypen: (A) Metropolitaan centrum stedelijk; (B) Centrum stedelijk; (C) Stedelijk woon-werkgebied; (D) Landelijk wonen en recreëren; en (E) Logistieke kerngebieden. Ieder gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP-principe. Voor ieder gebiedstype hebben we bepaald welke vervoerswijzen we stimuleren, faciliteren, accepteren of juist ontmoedigen. Hubs zorgen ervoor dat je kunt overstappen tussen vervoerswijzen en je zo tussen verschillende typen gebieden kunt verplaatsen.
Dit passen we vervolgens toe op onze drie deelregio's: Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Daarbij houden we ook rekening met het feit dat ieder gebied bijzondere kenmerken heeft. Zo komen we tot een aantal gezamenlijke opgaves per deelregio.

De mens als startpunt voor prettig en ontspannen reizen

Reis- en verkeersgedrag van mensen kan worden gestuurd met campagnes, onderwijs en andere niet-infrastructurele maatregelen. We willen keuzes en gedrag aanmoedigen die aansluiten bij de behoeften van de persoon zelf en goed en aansluiten bij onze doelen. We richten ons daarbij vooral op het aanmoedigen van duurzame, gezonde mobiliteitskeuzes die passen bij het STOMP-principe, het spreiden van drukte over de dag en het verhogen van verkeersveilig gedrag. We hanteren hier een stimulerende, faciliterende en opdrachtgeversrol richting onze gemeenten.

In de **logistiek** maken bedrijven keuzes hoe ze hun producten vervoeren en aanbieden. Ook dat is mensenwerk. We vinden verduurzaming, ruimtebeslag, verkeersveiligheid en efficiëntie belangrijke thema's. Hier stimuleren we samenwerking tussen bedrijven zodat zij goederen meer samen gaan bundelen of laadinfrastructuur gaan delen, geven we als opdrachtgever het goede voorbeeld, werken we samen met relevante overheidspartners en willen we de rol van kennisinstituut vervullen.

Prijsprikkels vormen een belangrijk hulpmiddel om onze doelen te behalen. Je kunt sturen op drukte, het gebruik van verschillende vervoerswijzen, de mate van uitstoot en betaalbaarheid voor de reiziger. De vervoerregio vindt betaalbaarheid voor zo veel mogelijk reizigers belangrijk. We willen daarbij onderzoek doen naar het differentiëren op tarieven in het ov. Ook betalen naar gebruik voor de auto is een effectief instrument. We zetten ons in voor gelijktrekking van (fiscale) regelgeving voor auto, ov en fiets bij het Rijk.

CONCEPT

Vervoerswijzen, mobiliteitsdiensten en netwerken

Lopen is de belangrijkste manier van vervoer in (hoog-)stedelijke gebieden voor afstanden van minder dan 2 kilometer en is daarmee belangrijk in de lokale bereikbaarheid. De Vervoerregio werkt en betaalt mee aan integrale inrichtingsplannen waarin de voetganger een grote rol heeft. We betalen ook mee aan het makkelijker maken van lopen in de ov-keten op knooppunten/haltes en looproutes, of in het kader van verkeersveiligheid.

Investeren in de **(e-)fiets** is ruimte-efficiënt en een relatief goedkope investering ten opzichte van het ov en de auto. De Vervoerregio wil fietsen aanmoedigen in alle typen gebieden en het aantal (e-) fietsbewegingen en -kilometers laten toenemen. (E-)fietsen is altijd (sociaal) veilig, toegankelijk, direct, snel en prettig. We zetten met name in op MRA Doorfietsroutes, regionale fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen.

De Vervoerregio streeft naar een systeem van **publieke mobiliteit**: 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. Dit doen we om twee redenen: 1) we willen zorgen dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven en 2) we willen mensen aantrekkelijke vervoersopties bieden en daarmee de keuzevrijheid vergroten.
Als opdrachtgever van het stedelijke en regionaal openbaar vervoer hebben we een duidelijke rol en verantwoordelijkheid: wij zorgen voor het ov-aanbod in onze regio. Binnen publieke mobiliteit zien we ook andere openbare mobiliteitsvormen. Hierin zien wij nu ook een rol voor de Vervoerregio, waarbij we in samenwerking met onze partners willen sturen op kwaliteit. We gaan de rollen en verantwoordelijkheden samen met de partners verder onderzoeken en uitwerken.

Personenvervoer over water kan extra vervoersopties bieden in gebieden waar water een belemmering vormt voor andere vervoersmiddelen. Er is onderscheid te maken tussen: (a) oeververbindingen, in plaats van een brug; bijvoorbeeld pontveren in het fietsnetwerk. En (b) verbindingen met meerdere haltes, vergelijkbaar met ov. In het eerste geval onderzoeken wij bij metropolitane en regionale fietsroutes wat de beste oplossing is voor het probleem (pontveer, brug of tunnel), in het tweede geval verkennen wij op kansrijke plekken met onze gemeenten en de vaarwegbeheerder de mogelijkheden.

De (deel)**auto** blijft een rol spelen in het mobiliteitssysteem. Volgens het STOMP-principe willen we toe naar een situatie waarin de rol van de auto past bij het gebiedstype. We zetten vooral in op het verminderen van het autogebruik voor wie dat mogelijk is, door te zorgen voor en bij te dragen aan goede alternatieven. We investeren alleen gericht in de auto. Bijvoorbeeld waar verbindingen nog missen, waar het een onmisbare schakel is om kernen autoluw te maken of voor het bereikbaar maken van regiohubs. Hoewel parkeerbeleid een gemeentelijke verantwoordelijkheid is, zien wij dat parkeerbeleid heel effectief is om onze doelen te bereiken. De Vervoerregio denkt daarom graag met gemeenten mee over de manier waarop dit deel uit kan maken van een totale oplossing.

Hubs geven mensen toegang tot verschillende vormen van (deel)mobiliteit, in de buurt van bijvoorbeeld hun woning of werkplek en geven reizigers daarmee meer keuzes die passen bij het gebiedstype. De Vervoerregio werkt aan concept- en kennisontwikkeling, we nemen een stimulerende en coördinerende

CONCEPT

rol bij de verdere uitwerking en realisatie van regiohubs, werken mee aan de realisatie van stadshubs en moedigen het realiseren van kleinere hubs aan.

In het **goederenvervoer** ondersteunt de Vervoerregio het proces om tot hubs en laadpleinen te komen op geschikte locaties. We werken aan betere afstemming van venstertijden, we ontwikkelen kennis over (stads)logistiek, zoals onderzoek naar oplossingen voor het laden en lossen van kleine voertuigen in de openbare ruimte en we zien ons als toekomstig bewaker van het multimodaal netwerk goederenvervoer (met name water, spoor en weg).

Het **verkeersmanagement** in de regio is de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio, Provincie Noord-Holland en gemeenten samen. De Vervoerregio houdt zich daarbij bezig met de vraag hoe wij verkeersmanagement voor de langere termijn het beste kunnen inzetten. We betalen daarom mee aan en werken mee aan regionale verkeersmanagementvisies. De uitvoering is een taak van de wegbeheerders.

De overheid stelt grenzen, regels en eisen vast in het ruimtelijke domein. Wij vinden het daarom logisch dat de overheid op dezelfde manier grenzen stelt aan **data en digitale infrastructuur** voor mobiliteit. Daarmee willen wij ervoor zorgen dat publieke dienstverlening aan burgers verbetert, data beschikbaar is en veilig gebruikt kan worden voor mobiliteitsdiensten die aan onze doelen bijdragen, data veilig is en de privacy verbetert. Ook zijn we scherp op wat nieuwe technologische ontwikkelingen kunnen betekenen.

Ruimte & Mobiliteit

Hoewel de Vervoerregio geen ruimtelijke bevoegdheden heeft vinden we dat de invulling van de mobiliteit start bij een betere **ruimtelijke ordening** en de inzet op **nabijheid**. We zetten in eerste instantie in op vervoerswijzen die dit ondersteunen, zoals lopen en fietsen. We bieden daarom actief onze kennis en expertise aan aan gemeenten, om tot ruimtelijke keuzes te komen die passen bij het STOMP-principe. We moedigen de toepassing van Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPVE's) aan in **ruimtelijke ontwikkelplannen**. Een goede **inrichting van de openbare ruimte** is daarnaast essentieel. De Vervoerregio denkt bij de grotere projecten indien gewenst actief mee in het beschrijven van de opgave en betaalt mee aan onderdelen die aansluiten bij onze doelen.

CONCEPT

Vervoerregio Amsterdam

INLEIDING EN LEESWIJZER

In deel A van dit Beleidskader Mobiliteit is de visie gepresenteerd. We gaan uit van vijf doelen: bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, inclusiviteit en gezondheid. Daarbij willen we minder vanuit het systeem denken en meer vanuit de mens en het gebied. Daarvoor werken we vanuit vier principes:

- *De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen*
- *STOMP is de basis (niet-reizen, actief, gedeeld, schoon)*
- *Ieder gebied vraagt om een andere oplossing*
- *Mobiliteit en Ruimte versterken elkaar*

In dit deel B, de uitwerking, gaan we dieper in op de visie. Werken aan betere mobiliteit in onze regio kent namelijk vele kanten. We hebben te maken met verschillende gebieden en opgaven, netwerken en infrastructuur en gedrag van mensen. In dit deel maken we daarom voor al deze onderwerpen duidelijk wat voor keuzes we daarbij maken, op basis van de principes.

Omdat we meer vanuit de gebieden en de mens willen denken, beginnen we in hoofdstuk 1 beginnen we met de gebieden: wat speelt daar en wat maakt ze bijzonder. Daarna gaan we in hoofdstuk 2 over naar de mens: welke behoeftes heeft de mens, welk gedrag volgt daaruit en hoe kunnen we dat gedrag sturen. Vervolgens maken we in hoofdstuk 3 de stap naar de verschillende manieren van vervoer en de infrastructuur: hoe moeten we die vormgeven, zodat dit de mensen en bedrijven helpt bij het maken van duurzame mobiliteitskeuzes.
En ten slotte bepalen we in hoofdstuk 4 onze inzet op ruimtelijke ordening en inrichting van de openbare ruimte. Al gaan wij daar niet over, de keuzes die daarin worden gemaakt zijn bepalend voor hoe de mobiliteit er uiteindelijk uitziet.

In ieder hoofdstuk geven we invulling aan alle vier de principes, maar staat er één meer centraal. Welke dat is, staat aan het begin van ieder hoofdstuk.

Dit deel B bevat heel veel verschillende onderwerpen. Veel mensen zullen het dus niet als één geheel willen lezen, maar gericht op zoek gaan naar wat wij willen bereiken op een bepaald onderwerp.

CONCEPT

1. DOELEN VOOR DE DEELREGIO'S

De Vervoerregio Amsterdam is een zeer afwisselende regio: van een wereldstad tot het landelijk gebied en alles daar tussenin. De opgaven die wij zien verschillen dan ook per gebied. Om onze doelen te bereiken is in de hele regio een verandering en verbetering in de mobiliteit nodig, al is het maar omdat de regio als één geheel werkt. De manier waarop we dit willen doen, laten we afhangen van het gebied. Dat beschrijven we in dit hoofdstuk.

Eerst laten we zien hoe de opgaven in de verschillende gebiedstypen in onze regio eruit ziet. Daarna beschrijven we de opgave voor ieder van onze drie deelregio's: Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Deze drie gebieden hebben namelijk hun eigen bijzonderheden die extra aandacht vragen. Daarbij hebben we gebruik gemaakt van bestaande strategische documenten voor de verschillende deelregio's.

Met dit hoofdstuk geven we vooral – maar niet alleen – invulling aan het principe **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. We kijken ook naar de relaties tússen de gebiedstypen. We geven onze inwoners keuzemogelijkheden die passen bij de omgeving en aansluiten op onze doelen."

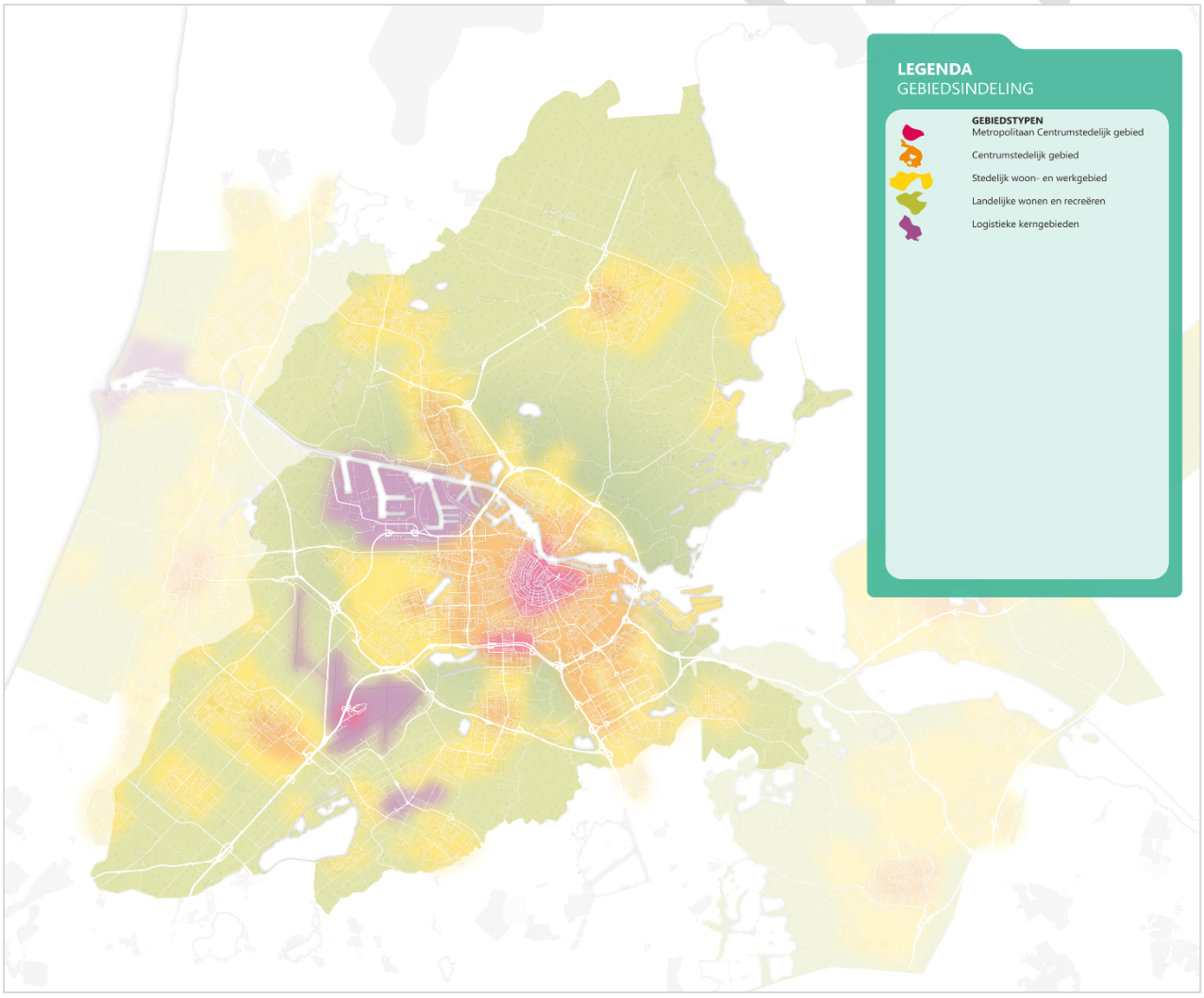


CONCEPT

1.1. GEBIEDSTYPEN IN EEN AFWISSELENDE REGIO

De vervoerregio bestaat uit veertien gemeenten die veel van elkaar verschillen, vaak zelfs binnen een gemeente zelf. Verschillen in het aantal bewoners, bezoekers of mensen hier komen om te werken. Dat geldt ook voor hoe dicht een stad is gebouwd, de beschikbare ruimte en infrastructuur, inrichting en de vraag of vooral gewoond of gewerkt wordt. We zien ook overeenkomsten. Bijvoorbeeld in de mate van het percentage inwoners in een stad of soort voorzieningen. Ieder gebiedstype heeft een andere invulling van de mobiliteit nodig, waarbij we onze inwoners verschillende mobiliteitsopties willen geven die passen bij het gebied. We gaan daarbij uit van vijf verschillende gebiedstypen:

(A) Metropolitaan centrum stedelijk;
(B) Centrum stedelijk;
(C) Stedelijk woon-werkgebied;
(D) Landelijk wonen en recreëren en;
(E) Logistieke kerngebieden.



Figuur 1: Vervoerregio Amsterdam onderverdeeld in vijf gebiedstypen

De gebiedsindeling is gekozen aan de hand van omgevingsvisies en mobiliteitsplannen van gemeenten en provincie en (sociaaleconomische) gegevens. We hebben ook gekeken welke locaties in de regio tot 2040 ontwikkeld worden. Het gaat hier bijvoorbeeld om de ontwikkeling van grote ov-knooppunten en grote transformatiegebieden, zoals Havenstad, Stationsgebied Hoofddorp en Achtersluispolder. De grenzen van de gebieden op de kaart zijn het uitgangspunt, maar niet hard. Zo kunnen nieuwe ontwikkelingen of ambities ervoor zorgen dat gebieden van type en kleur veranderen. Daarnaast is er per project maatwerk mogelijk. De gebiedsindeling stopt natuurlijk niet aan de grenzen van de Vervoerregio.

Metropolitaan centrumstedelijk (>30.000 inwoners + banen per km²)
Dit zijn gebieden met hoge dichtheden, met veel werkgelegenheid, een veelheid aan activiteiten en bezoekers. De leefkwaliteit voor veel inwoners in metropolitane gebieden is minder goed omdat er minder ruimte en een zeer hoge mobiliteitsdruk zodat problemen ontstaan zoals uitstoot en geluidsoverlast. Een prettige woonkwaliteit voor inwoners en bedrijven en het gastvrij ontvangen van bezoekers is een uitdaging. Een goede verdeling van de beperkte openbare ruimte is één van de belangrijkste doelen. Hierin moeten scherpe keuzes worden gemaakt.
Dit gebiedstype is zeer geschikt voor actieve modaliteiten (lopen, fietsen). Aandachtspunten hierbij zijn de drukte op de fietspaden, de groei in snelheidsverschillen en het parkeren van fietsen in de openbare ruimte. Door zorgen over verkeersveiligheid fietsen kinderen steeds minder. Ook hoogwaardig openbaar vervoer is in deze gebieden zeer belangrijk. Er zijn genoeg en toegankelijke haltes, maar er zijn zorgen over betaalbaarheid voor bepaalde doelgroepen. Deelmobiliteit wordt door de grote vraag vaak door de markt opgepakt waarbij zij afhankelijk zijn van regels van de gemeente. Er is minder ruimte voor (stilstaande) voertuigen zoals de (doorgaande) auto of vrachtverkeer. Voorbeelden: Amsterdam Centrum, Amsterdam Zuid en Schiphol Plaza.

Centrumstedelijk gebied (12.000 - 30.000 inwoners + banen per km²)
Ook hier zijn gebied door hoge dichtheden en lopen verschillende functies door elkaar (wonen, werken, voorzieningen). De beperkte ruimte zorgt voor druk op het mobiliteitssysteem en een minder goede leefkwaliteit (uitstoot, geluid). De belangrijkste manieren van vervoer zijn het (hoogwaardig) openbaar vervoer en fietsen. Omdat er dicht op elkaar is gebouw zijn er over het algemeen genoeg toegankelijke haltes, maar de randen van het gebied is dit soms niet het geval. Fietspaden worden steeds drukker en de snelheidsverschillen groeien. De auto wordt vooral gebruikt in de verbindingen naar buiten het gebied. De stedelijke centra zijn te verdelen in de oude centra en de nieuwe centra. In beide is er veel verkeer. De oude centra, bijvoorbeeld in Purmerend, is weinig ruimte. Er is daardoor minder plek voor de (vracht)auto, en zéker voor doorgaand verkeer: wie niet in het centrum hoeft te zijn kan eromheen. Er wordt vooral ingezet op de combinatie van fiets en ov. De nieuwe centra, denk aan Hoofddorp of Amstelveen, hebben vaak een bredere opzet waarbij de auto nog een grotere rol speelt. Hier is het belangrijk om de inrichting zo te maken dat het uitnodigt om meer te lopen en fietsen, het ov meer in te zetten op de langere afstand en de ruimte voor de auto te verkleinen.

Stedelijk Woon- en Werkgebied (4.000 - 12.000 inwoners + banen per km²)
Het Stedelijk Woon- en Werkgebied (denk aan de kernen van Edam en Volendam) is een mix van inwoners en bezoekers. De opgaven liggen in het benutten van mogelijkheden voor mengen van wonen en werken, verdichting en goede interne en externe verbindingen. Het is niet zeker of maatschappelijke voorzieningen kunnen blijven bestaan door hoge huurprijzen waardoor mensen misschien verder moeten reizen richting centrumgebieden. Het openbaar vervoer is erg belangrijk voor de verbinding met andere gebiedstypen. De toegankelijkheid van haltes is hierbij een aandachtspunt. De auto speelt vooral een rol

CONCEPT

op de langere afstanden, en er liggen kansen om de (elektrische) fiets in te zetten als goed alternatief voor autoverplaatsingen op de korte en de middellange afstand. Bijvoorbeeld door het aanleggen van doorfietsroutes. Er liggen kansen op het gebied van leefkwaliteit en veiligheid door doorgaand autoverkeer niet door de stad te laten rijden. Deelmobiliteit is niet overal winstgevend waardoor het soms moeilijk van de grond komt.

Landelijk wonen en recreëren (<4.000 inwoners + banen per km²)

Dit zijn de gebieden tussen en aan de randen van de stedelijke gebieden, maar ook grote delen van de kleinere gemeenten. De opgaven voor dit gebied zijn het beschermen van het open landschap en de leefbaarheid door een goed gebruik van bestaande infrastructuur. Bij nieuwe ontwikkelingen is het belangrijk dat hier vooral wordt ingezet op een menging van wonen en werken waarbij voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn. Ook hier is het mogelijk dat maatschappelijke voorzieningen verdwijnen en dat inwoners verder moeten reizen naar andere plaatsen. Het gebied is heel geschikt voor recreatie. In deze gebieden is vaak niet dicht op elkaar gebouw en soms is er maar een lange straat met woningen. Er is vaak sprake van lage bebouwingsdichtheid en/of lintbebouwing waardoor traditioneel openbaar vervoer niet voor iedereen dichtbij is. Ook het fietsgebruik is hier lager dan in de meer stedelijke gebieden. De auto blijft een alternatief voor de plekken waar het ov minder beschikbaar is en fietsen te ver. Mensen zijn in deze gebieden meer afhankelijk van hun auto dan in andere delen van de regio. Doordat er minder mensen wonen, heeft deelmobiliteit mogelijk alleen kans op succes met hulp van de overheid. De (elektrische) fiets wordt wel veel gebruikt voor recreatieve bestemmingen en steeds vaker om naar werkgebieden, voorzieningen in het (centrum)stedelijke gebied en knooppunten te komen. De beleving van routes is hierbij nog niet altijd positief en het ontbreekt vaak aan rechtstreekse routes. Verkeersveiligheid is een aandachtspunt op bijvoorbeeld de smalle wegen die gedeeld worden met fietsers en (zwaar) landbouwverkeer. Door de wegstructuur en soms ook erfgoed of kwetsbare natuur is het niet altijd mogelijk de wegen aan te passen of verkeersveiliger te maken. Dat er steeds meer oudere mensen zijn, brengt opgaven mee op het gebied van inclusiviteit en toegankelijkheid.

Logistieke kerngebieden

Dit zijn grote gebieden met vooral werkgelegenheid en weinig bewoners. Het gaat specifiek om groot Schiphol, het havengebied, en de greenport rondom Aalsmeer. De auto is het belangrijkste vervoersmiddel in dit gebiedstype. Het goederenvervoer is ook erg belangrijk en moet gefaciliteerd worden. (Hoogwaardig) openbaar vervoer speelt een grote rol in vervoer naar de bedrijven rondom de luchthaven en in het havengebied. De activiteiten in deze gebieden gaan dag en nacht door en werknemers reizen daarom ook ’s nachts naar het werk. Zij voelen zich niet altijd veilig tijdens deze uren. Dat vervoer beschikbaar en betaalbaar is, zijn belangrijke aandachtspunten voor deze doelgroep. De verkeersveiligheid heeft te lijden onder het gebruik van grote voertuigen op vaak smalle polderwegen. Wandel- en fietspaden zijn niet altijd aanwezig en/of veilig ingericht.

Vervoerwijzen moeten passen bij gebied en bij afstand

De vervoerwijzen die het beste passen, verschillen dus per gebied. Maar niet elk vervoersmiddel is voor elke afstand geschikt. Daarom hebben we voor ieder gebiedstype voor elke afstand bepaald welke vervoersmiddelen dus het meest geschikt zijn en aangemoedigd of mogelijk gemaakt moeten worden, welke wat minder geschikt maar wel acceptabel zijn en welke beter niet gebruikt kunnen worden. Zie Figuur 2**Error! Reference source not found.**.We volgen daarbij het STOMP-principe:

- voor verplaatsingen kleiner dan 2 kilometer zetten we in op lopen en (deel)fietsen;

- verplaatsingen tussen de 2 en 7,5 kilometer worden vooral met de (elektrische)fiets en het openbaar vervoer gemaakt;
- voor verplaatsingen tussen 7,5 en 20 kilometer zetten we in op het openbaar vervoer, de (elektrische) fiets en de speedpedelec;
- voor afstanden verder dan 20 kilometer zijn vooral het openbaar vervoer, intercity's en de (deel)auto belangrijke vervoersmiddelen.

Als de reis gaat van het ene naar het andere gebiedstype, dan kan het meest geschikte vervoersmiddel verschillen. In dat geval willen we een makkelijke overstap bieden.



Figuur 2: Vervoerswijzen per gebiedstype en per reisafstand

1.2. ZAANSTREEK-WATERLAND

Voor deze paragraaf hebben we gebruik gemaakt van en aangesloten bij de Strategische Agenda Bereikbaarheid Zaanstreek-Waterland.

Beschrijving

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit een aantal grotere plaatsen en een aantal kleine (oude) stadjes en dorpen. Hier is veel lintbebouwing (lange lijn van woningen langs een weg of kanaal). In Zaanstreek-Waterland liggen kwetsbare (Natura 2000) gebieden, zoals de veenweidegebieden, en de polders van de Beemster en de Stelling van Amsterdam zijn werelderfgoed. De veen- en kleibodem zorgen voor bodemdaling en daardoor verzakkingen. Niet overal in dit gebied kan daarom gekozen worden voor aanleg en aanpassing van infrastructuur en sommige natuurgebieden zijn ook kwetsbaar voor uitstoot.

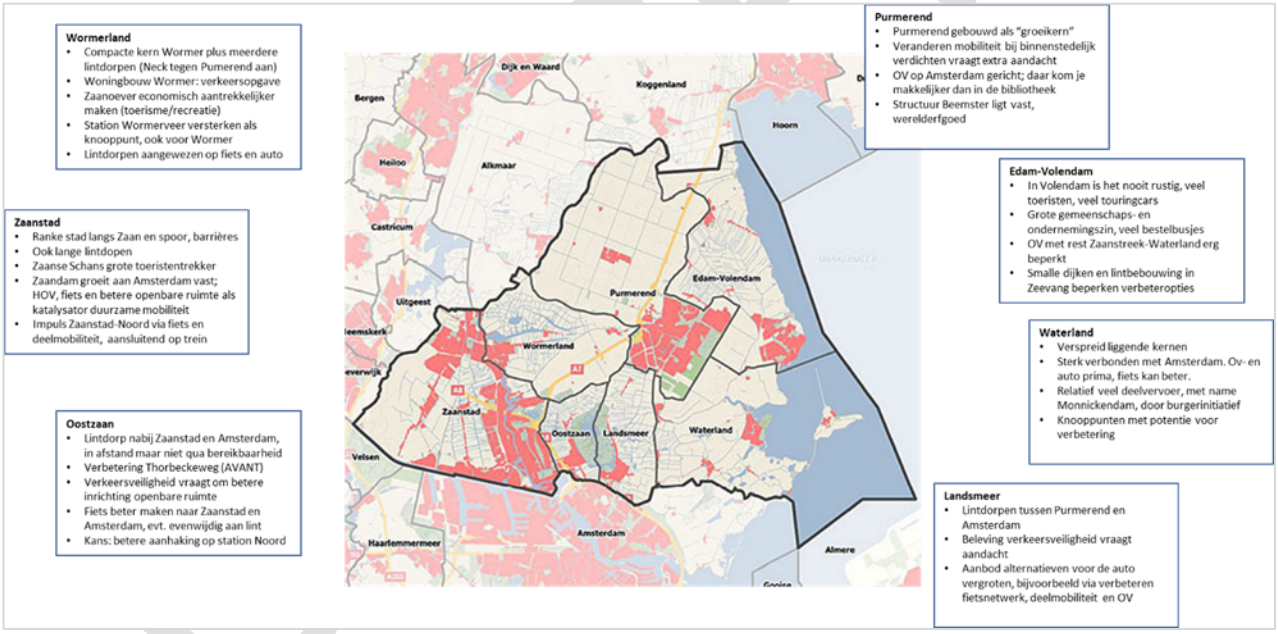
Bevolking

Met name in het Waterlandse deel wordt verdere vergrijzing verwacht en neemt het aantal werkende mensen af. Ook al groeit het aantal woningen, het aantal inwoners groeit minder hard. In de Zaanstreek is groeit het aantal inwoners nog wel, vooral in Zaanstad. De bevolking is gemiddeld genomen wat vaker

praktisch opgeleid en heeft vaker een inkomen onder het gemiddelde dan ergens anders in onze regio. Dit vertaalt zich ook in bereikbaarheidsongelijkheid, met Zaandam-Oost als duidelijk voorbeeld.

Werkgelegenheid
De Zaanstreek is het oudste industriegebied ter wereld. Dat is nog steeds te zien. In het Zaanse deel van de regio maakt de voedingsindustrie een groot deel uit van de werkgelegenheid met vooral banen voor praktisch opgeleiden. Veel werkgelegenheid is op bedrijventerreinen waar de bereikbaarheid met ov niet optimaal is. Ook vallen de vele bouwbedrijven uit onder meer Volendam op, die voor hun werk afhankelijk zijn van een auto of bestel- of personenbusjes.
Toch werkt het grootste deel van de inwoners in Amsterdam of op Schiphol. De meeste mensen werken dus niet in hun eigen woonplaats, wat je ook terugziet in de files op de weg en in het ov: de bussen, treinen en wegen zitten in de spits in de ene richting vol, maar de andere richting is erg leeg.

Toerisme en recreatie
Zowel de Zaanse Schans als Volendam en Marken trekken veel toeristen en bezoekers uit binnen- en buitenland. Het is belangrijk deze goed te begeleiden en de afhankelijkheid van de eigen auto en touringcars te verminderen.
Ook het grote aantal recreanten op fietsen, elektrische fietsen en brommers en andere soorten lichte elektrische voertuigen (LEV's) op de smalle wegen vraagt aandacht in Zaanstreek-Waterland.



Figuur 3: Bijzonderheden per gemeente in Zaanstreek-Waterland

Toekomstige ontwikkelingen
Net als in de rest van de Metropoolregio Amsterdam is ook in Zaanstreek-Waterland veel woningbouw gepland. In alle gemeenten wordt bijgebouwd. Grote woningbouwlocaties komen vooral in Zaanstad (zoals Achtersluispolder en Kogerveldwijk) en Purmerend (zoals Waterlandkwartier). De regio wil daarom ook meer werk naar de regio krijgen zodat de woon-werkbalans beter wordt en er een ok meer woon-werkverkeer de andere kant op komt. Maar het combineren van wonen en werken in één gebied levert ook uitdagingen op, zoals mogelijke gevaarlijke situaties tussen vrachtwagens en fietsers.

De ontwikkeling van Haven-Stad in Amsterdam, die voor een deel zelfs overloopt in ontwikkelingen als Achtersluispolder, gaat ook grote invloed hebben op de opgaven voor Zaanstreek-Waterland. Maar het biedt ook kansen, door bijvoorbeeld duurzame mobiliteit voor Haven-Stad en Zaanstreek-Waterland

Mobiliteit in het gebied

Zaanstreek-Waterland wordt ontsloten met een aantal spoorlijnen en wegen en een uitgebreid busnetwerk. De verbindingen zijn met name op Amsterdam gericht en vaak van goede kwaliteit. Zo zijn de busverbindingen richting Amsterdam of richting tussenstops naar Amsterdam goed op orde, maar tussen de verschillende kernen, en soms zelfs binnen gemeenten, een stuk minder. Ook fietsen tussen oost en west is een uitdaging in Zaanstreek-Waterland. Omdat er routes ontbreken en er veel water is en wegen zijn, lukt dit niet goed.

Naast een aantal grote verbindingen zijn vooral in de landelijke delen ook smalle polder- en dijkwegen te vinden. Mensen voelen zich hier minder veilig, terwijl het moeilijk is drempels aan te leggen (trillingen) of ruimte voor een fietspad te maken.

Deelmobiliteit in Zaanstreek-Waterland is er tot nu toe niet veel. Zelfs in de Zaandam en Purmerend komt dit niet echt van de grond. Dat is wel zo in Monnickendam, waar deelmobiliteit door inwoners is ontwikkeld en een succes is.

In de grotere kernen zoals Zaandam en Purmerend zijn allerlei voorzieningen te bereiken. Maar hoe kleiner de kernen worden, hoe meer er zorg is over het behoud en de bereikbaarheid van de voorzieningen. In delen van de regio waar minder mensen wonen wordt de auto veel gebruikt, doordat voorzieningen en werk vaak ver weg zijn. Wel hebben veel mensen in deze regio openbaar vervoer dichtbij, die ze snel naar (vooral) Amsterdam brengt.

Toekomstbeeld

We zien dat de wegverbindingen in de regio aan hun grenzen zitten en dat sommige openbaar vervoer verbindingen te druk worden. Terwijl er wel veel nieuwe woningen worden gebouwd. De oplossing zien we hier vooral in ov, fiets en deelmobiliteit.

Om de woningbouw te ondersteunen is verder investeren in het hoogwaardige openbaar vervoer nodig op de Purmerendcorridor en op de ZaanIJ-corridor (stap naar bussen met nog meer kwaliteit (Bus Rapid Transit, BRT) en later eventueel zelfs tram). Daarbij kan de ZaanIJ-corridor ook helpen bij het verminderen van de bereikbaarheidsongelijkheid in Zaandam-Oost. De treinverbinding tussen Zaanstad en Amsterdam vraagt ook verbetering, voornamelijk op het traject tussen Zaandam en Sloterdijk. Ook de Hoornse lijn (Purmerend) willen we vaker laten rijden, maar dat is lastiger te realiseren.

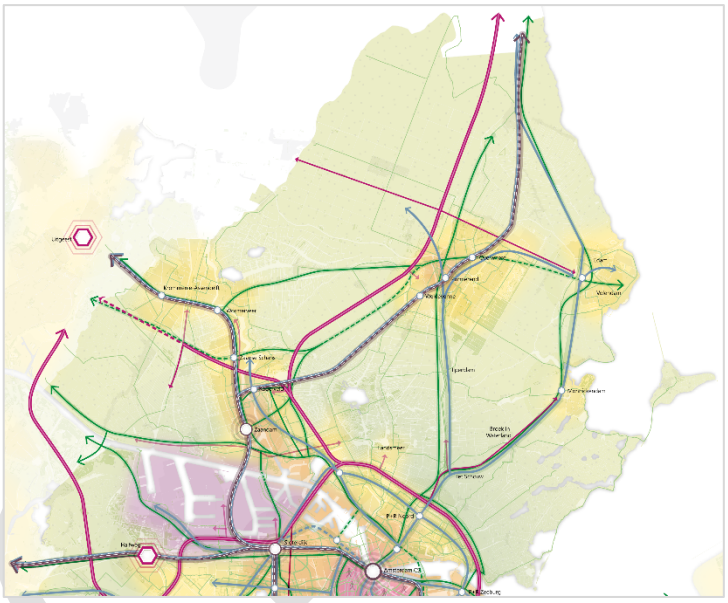
Verder is een impuls voor de fiets gewenst. De MRA-doorfietsroutes zijn daarbij erg belangrijk; net als het openbaar vervoer helpen ze bij het bereiken van grote woningbouwlocaties. Daarnaast willen we kijken waar het oost-west fietsen door de regio makkelijker kan worden gemaakt. Doordat dit nu vaak lastig is en je ver moet omrijden, blijven nemen mensen toch vaak afhankelijk de auto.

In de kleinere kernen en in het landelijk gebied is de auto vaak de logische optie. Toch willen we ook daar meer alternatieven bieden, om het gebied beter bereikbaar te maken. Want de inwoners van deze regio werken of recreëren vaak in gebieden waar minder ruimte is voor de auto. De betere fietsroutes bieden

CONCEPT

een oplossing, ook in de vorm van ketenmobiliteit (het combineren van vervoersmiddelen): bijvoorbeeld met de fiets naar hubs, waar je kunt overstappen op het hoogwaardig openbaar vervoer. Daarnaast willen we kijken hoe we in Zaanstreek-Waterland deelmobiliteit breder beschikbaar kunnen maken, als onderdeel van publieke mobiliteit. Daarbij willen we leren van het succes van Monnickendam, waar blijkt dat deelmobiliteit ook in hoogstedelijke gebieden kan slagen.

Door op deze manier fietsen, ov en deelmobiliteit aan te moedigen, zorgen we ervoor dat er op de weg genoeg plek blijft voor de mensen die – bijvoorbeeld voor hun beroep – afhankelijk zijn van de auto. Daarbij kijken we ook naar hoe we deze mensen en bedrijven klaar kunnen maken voor Amsterdam Autoluw en zero-emissie (gebieden). Bijvoorbeeld door te onderzoeken of een hub voor bouwbusjes oplossingen kan bieden.



Figuur 4: Het gewenste multimodale netwerk in Zaanstreek-Waterland

Op verschillende plekken liggen doorgaande wegen in de bebouwde kom. Dit zorgt voor grote leefbaarheidsproblemen (uitstoot, geluid), vooral in Krommenie en Waterland. Investeren in een oplossing is nodig. De ruimte die hierdoor mogelijk beschikbaar komt, kan gebruikt worden voor fietsen en lopen.

Belangrijkste mobiliteitsopgaven

Dit zijn de belangrijkste doelen voor dit gebied.

- Volop inzetten op ov, fiets en ketenmobiliteit, voor betere bereikbaarheid, maar ook voor het verminderen van de bereikbaarheidsongelijkheid. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen vraagt daarbij ook aandacht.
- Stap naar Bus Rapid Transit (BRT) of tram op HOV ZaanIJ-corridor en verbeteren van het openbaar vervoer op de Purmerendcorridor, op tijd om de bouw van nieuwe woningen te ondersteunen.
- MRA-doorfietsroutes maken en het regionale fietsnetwerk verbeteren in met name oost-westrichting.
- Verbeteren leefkwaliteit provinciale wegen binnen bebouwde kom, vooral in Krommenie en Broek in Waterland; de ruimte die hiervoor beschikbaar komt inzetten voor fietsen en lopen.
- Als onderdeel van publieke mobiliteit, deelmobiliteit beschikbaar maken in de hele regio, ook in de kleine kernen, met het goede voorbeeld in Monnickendam.
- Zoeken naar oplossingen voor de (het gevoel van) verkeersonveiligheid in de wat landelijker delen, vooral waar dit mensen nu tegenhoudt om (recreatief of voor woon-werkverkeer) te fietsen. We houden daarbij rekening met de lastige opgave door lintbebouwing, erfgoedstatus en dijken.

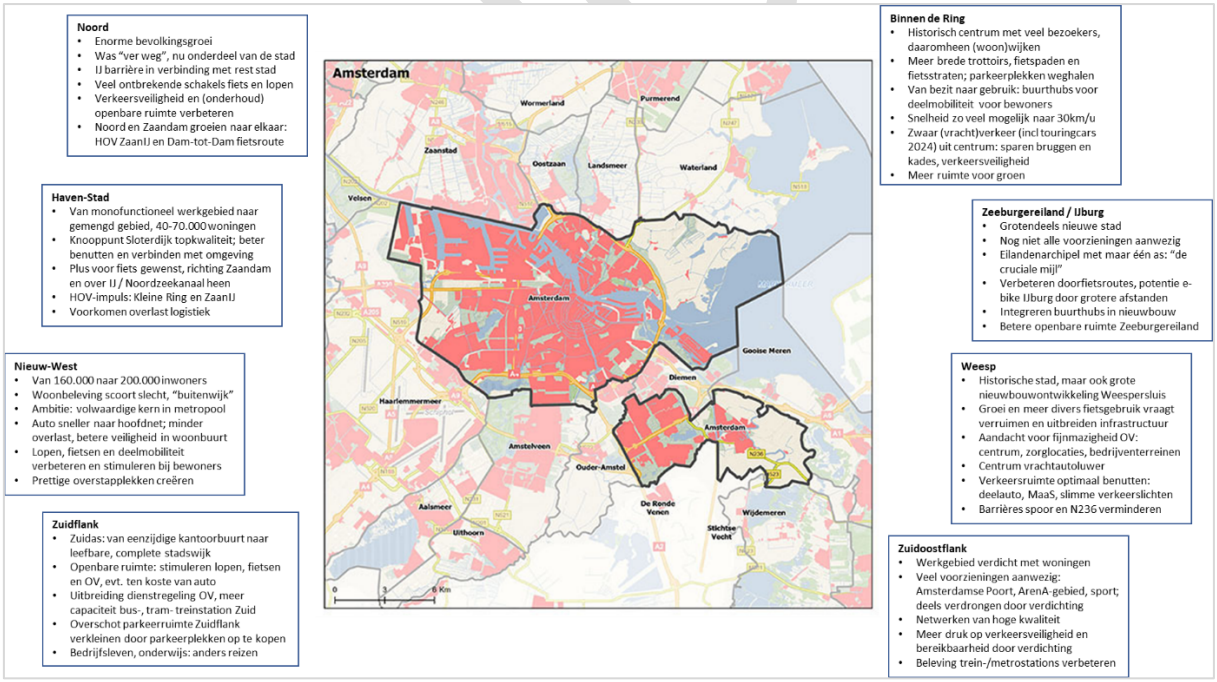
- Ondernemers en inwoners in de regio klaarmaken voor Amsterdam Autoluw en zero-emissie (gebieden), verder aanmoedigen van fiets en ov en onderzoeken van oplossingen voor bouwbusjes, zoals een hub.
- Verbeteren van alternatieven voor eigen auto en touringcar voor toeristen in de Zaanse Schans, Volendam en Marken.
- Lobby voor oplossing capaciteit trein tussen Zaandam en Sloterdijk en blijvende lobby voor hogere frequentie Hoornse lijn.
- Blijven aangeven dat er meer werkgelegenheid moet komen in Zaanstreek-Waterland.

1.3. AMSTERDAM

Voor deze paragraaf hebben we gebruik gemaakt van en aangesloten bij de Omgevingsvisie Amsterdam en de Agenda Amsterdam Autoluw.

Beschrijving

Amsterdam is een stad met inmiddels bijna 900.000 inwoners. Er komen veel bezoekers, toeristen en mensen die er werken. De stadsdelen verschillen flink van elkaar, bijvoorbeeld als het gaat om bevolkingssamenstelling, arbeidsplaatsen, inkomens en hoe mensen zich verplaatsen. Denk bijvoorbeeld aan het historische stadscentrum met metropolitane kenmerken en veel bezoekers tegenover de meer (centrum)stedelijke woon- en werkgebieden buiten de A10 zoals Noord en Nieuw-West of de vele kantoren rondom de Zuidas. Landelijk Noord en Sloten zijn aan de andere kant weer wat landelijker. Terwijl Weesp meer aan de kernen in Waterland doet denken.



Figuur 5: Bijzonderheden per deelgebied in Amsterdam

Bevolking
Op 1 januari 2023 telde Amsterdam ongeveer 880.000 inwoners. Dit groeit richting 2037 naar 1 miljoen, met verdere groei richting 2050. De groei van de bevolking gaat samen met de groei in het aantal woningen: 150.000 tot 2050. In de rest van de regio groeit dit minder hard waardoor de grootste druk op de gemeente Amsterdam ligt in de totale opgave van de woningbouw binnen de MRA.

Amsterdam kent vergeleken met andere steden in de regio en de rest van Nederland een jongere bevolking. Dit komt onder andere doordat studenten, mensen uit de rest van Nederland en uit het buitenland hier willen wonen. De vergrijzing treedt hierdoor wat later in dan in sommige andere delen van de regio, maar dat neemt niet weg, dat ook Amsterdam de komende decennia te maken krijgt met forse aantallen ouderen, het percentage 65-plussers is vergelijkbaar met de rest van het land, er staan alleen veel jongeren tegenover.

In Amsterdam ligt het inkomen gemiddeld genomen iets lager dan in de rest van Nederland. Er zijn veel echt lage inkomens (door onder andere de studenten) en ook veel juist wat hogere inkomens. De middeninkomens verhuizen vaak naar buiten de stad, omdat de huizenprijzen hoog zijn en mensen grote willen wonen.

Toerisme
In 2019 kende Amsterdam 10,2 miljoen bezoekers die langer bleven dan een dag, 11,3 miljoen bezoekers voor een dag en 0,7 miljoen cruisepassagiers. Hoewel de gemeente haar best doet de aantallen wat minder hard te laten groeien, verwacht Amsterdam in de toekomst grote hoeveelheden toeristen en bezoekers. Dit heeft een negatief gevolg voor de openbare ruimte in het centrum en zorgt voor veel touringcars en logistieke stromen.

Werkgelegenheid
In Amsterdam zijn meer dan 600.000 banen. De woon-werkbalans is scheef: veel mensen van buiten Amsterdam werken in Amsterdam. Voor de banen in Amsterdam is gemiddeld genomen een hogere opleiding nodig dan in de rest van het land en regio. De dienstverlening is de grootste sector.

Mobiliteit in het gebied

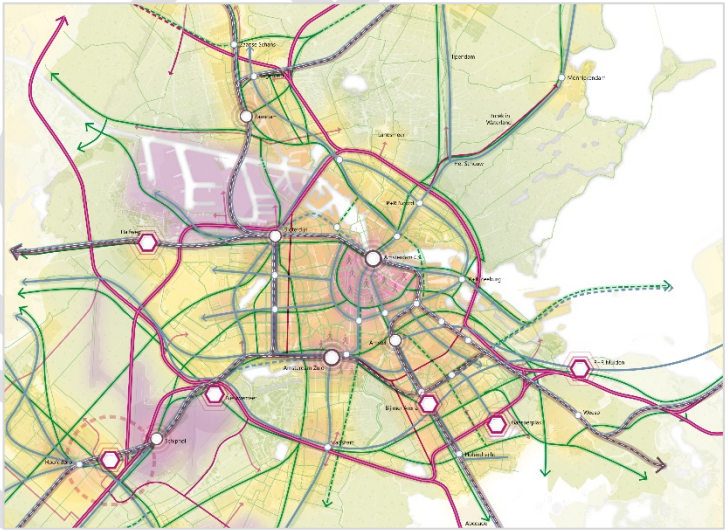
Hoewel de verbindingen binnen de stad over het algemeen goed zijn, hebben stukken van sommige stadsdelen – denk bijvoorbeeld aan delen van Nieuw-West, Noord of Zuidoost – en de randen van de stad minder opstapplaatsen. Deze delen van de stad hebben vaak een ruimere opzet en kennen een hoger autobezit en -gebruik. Betaald parkeren is hier (nog) niet altijd ingevoerd. Fietsroutes zijn niet altijd logisch en aantrekkelijk, de afstanden zijn groter en routes voor de auto zijn aantrekkelijk en snel. Mensen pakken onder andere hierdoor minder snel de fiets voor hun dagelijkse bezigheden. Deze plekken sluiten qua structuur en mobiliteit beter aan bij de gebiedstypen die op andere plaatsen in de regio voorkomen. Dit betekent dus dat in verschillende stadsdelen ook verschillende mobiliteitsoplossingen nodig kunnen zijn.

Toekomstbeeld
De groei van Amsterdam brengt een aantal grote opgaven met zich mee. Om de groei van de bevolking op te vangen vindt er veel gebiedsontwikkeling plaats de komende decennia. Het opvallendste voorbeeld is de ontwikkeling van Havenstad straks plek biedt aan evenveel inwoners als Gouda. Ondertussen worden er in Amsterdam Zuidoost tot 2050 ongeveer 50.000 woningen gebouwd. Dit vraagt om goede mobiliteitsoplossingen voor de toekomst: goed ov en sterke fiets-verbindingen.

CONCEPT

Ook vraagt de toenemende drukte steeds meer om duidelijke keuzes in de schaarse ruimte. Hoe stedelijker de gebieden, hoe meer invloed dit heeft op de openbare ruimte en hoe moeilijker deze eerlijk verdeeld kan worden. Omdat er dicht op elkaar is gebouwd, zijn veel voorzieningen op loop- en fietsafstand te bereiken, maar het zorgt ook voor drukte en snelheidsverschillen op de fietspaden, vooral door nieuwe typen voertuigen. Dit is vooral in de spits te merken, maar ook steeds vaker daarbuiten. Omdat de auto in stedelijk gebied moeilijk in te passen is (ruimte, onveiligheid, uitstoot, geluid) zet Amsterdam in op het verminderen van het aantal geparkeerde en rijdende auto's in de stad. Het instellen van 30 km/u als norm past hierin. Wel is hierbij aandacht nodig voor de inpassing van het ov, zeker het HOV. Dit heeft voordelen voor ontmoeten, lopen, fiets en ov. Drukte zien we ook terug in het ov op een groot aantal verbindingen. Dit is niet alleen binnen Amsterdam: in de ochtend reizen steeds meer mensen vanuit omliggende gemeenten naar Amsterdam en in de middag zien we een omgekeerde beweging.

Verder zien we in Amsterdam een grote groep bewoners die het steeds moeilijker heeft om zich te verplaatsen. Dit komt bijvoorbeeld door slechte toegankelijkheid van haltes (27% van de haltes is volledig toegankelijk, 2022) en een mindere bereikbaarheid met het ov van de randen van de stad. Ook wordt het ov voor bepaalde groepen te duur. De drukte op de fietspaden zorgt ervoor dat ouderen niet meer durven te fietsen en veel ouders hun kinderen niet zelfstandig durven laten fietsen.
Om de groei goed te begeleiden en in te spelen op deze actuele thema's zet de stad in op meerkernige ontwikkeling richting 2050. Hiermee komen van wonen en werkgelegenheid dichterbij elkaar te liggen en ook de voorzieningen zijn dichterbij. Ook zet de stad in op minder auto's door te investeren in actieve vervoerswijzen (lopen, fietsen) en het ov. De invoering van 30km/u zorgt voor een eerlijkere verdeling van de ruimte en is positief voor de verkeersveiligheid.



Figuur 6: Het gewenste multimodale netwerk in Amsterdam

Belangrijkste mobiliteitsopgaven

Dit zijn de belangrijkste doelen voor dit gebied:

- Een efficiënte verdeling van de ruimte waarin de auto een kleinere rol krijgt. Voor een stad waar de auto minder dominant aanwezig is, moet extra worden ingezet op fiets, toegankelijk ov en deelmobiliteit. Het spreiden van de mobiliteit, zowel naar plaats als naar tijd, past hier ook bij;
- Wegen waar 30 km/u wordt ingevoerd moeten nog worden aangepast, zodat ze beter passen bij de omgeving; van belang is tegelijkertijd maatregelen te nemen om het OV goed te laten doorstromen, zeker op HOV-routes.
- Voor een schaalsprong fiets moet de fiets aantrekkelijker zijn dan de auto op de korte afstanden en is aandacht voor kwalitatief goede doorfietsroutes nodig. Ook is het nodig oplossingen te vinden om beter om te kunnen gaan met de drukte op het fietspad (met nieuwe LEV's en deelmobiliteit) voor een betere verkeersveiligheid;

CONCEPT

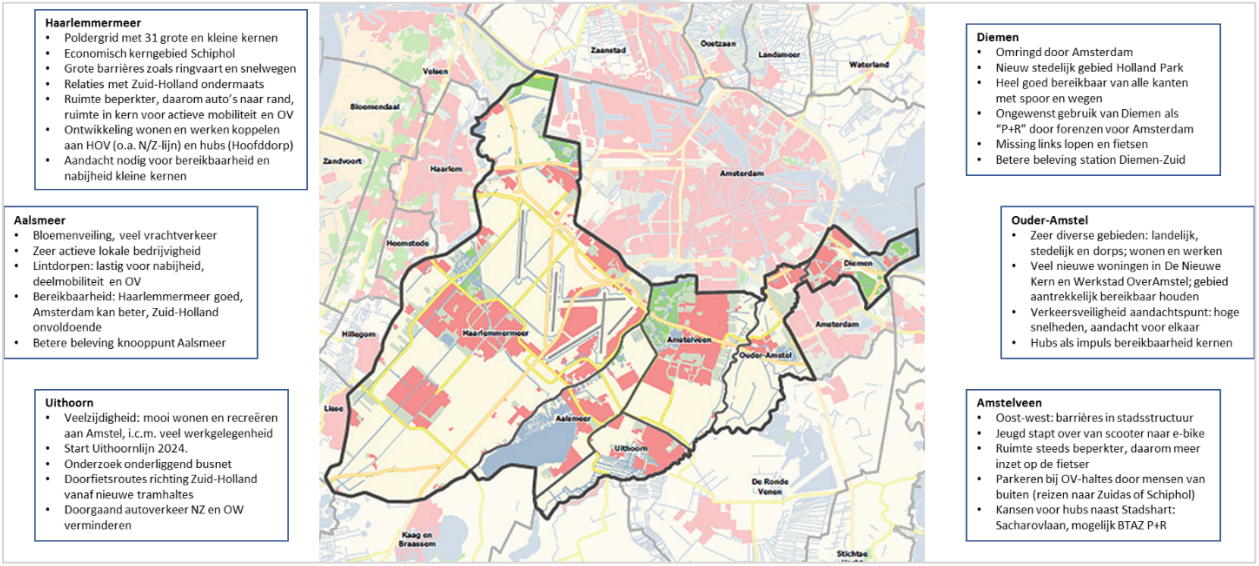
- De inzet op hubs (op regionaal, stads-, wijk- en buurtniveau, maar ook voor goederen) en zero-emissie zones voor overstap op schone vervoersmiddelen en het overslaan van goederen;
- De randen van de stad zijn soms moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer; met de introductie van publieke mobiliteit vragen deze gebieden daarom in ieder geval aandacht;
- Inclusiviteit (toegankelijkheid en betaalbaarheid van het ov / publieke mobiliteit) blijven aandacht nodig hebben.
- De overgang naar uitstootvrij vervoer in de hele bebouwde kom in 2030;
- Afspraken over logistieke stromen, zodat de overlast vermindert en de logistiek wel kan blijven doorgaan;
- Ten slotte is er in Amsterdam steeds minder geld beschikbaar voor mobiliteit, onder andere door de aanpak 'kades en bruggen' en lagere parkeerinkomsten. Dit levert uitdagingen op.

1.4. AMSTELLAND-MEERLANDEN

Voor deze paragraaf hebben we gebruik gemaakt van en aangesloten bij de netwerkstudie en adaptieve agenda Haarlemmermeer, de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob en het Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

Beschrijving

De regio Amstelland-Meerlanden (AML) is het zuidelijke deel van de Vervoerregio. Dit gebied is bijzonder door de grote afwisseling. Veel drukte en activiteiten op Schiphol, rond de bloemenveiling Aalsmeer en in Duivendrecht. Gebieden die aan Amsterdam vastgegroeid zijn, zoals Amstelveen en Diemen, en die daar de lusten en lasten van ondervinden. Kernen die steeds stedelijker worden zoals Hoofddorp en grotere dorpen zoals Uithoorn en Nieuw-Vennep. Er zijn ook landelijke gebieden zoals de Amstelscheg en Haarlemmerliede. Hierdoor zijn de verschillen tussen de gemeenten, en soms zelfs binnen één gemeente, groot. Toch zijn er ook overeenkomsten, zoals een sterke groei en enkele dezelfde mobiliteitsopgaven.



Figuur 7: Bijzonderheden per gemeente in Amstelland-Meerlanden

Bevolking

Amstelland-Meerlanden heeft rond de 350.000 inwoners (2019). De verwachting is dat dit tot 2040 met ongeveer 68.000 inwoners is gegroeid, waarbij verschillen te zien zijn: Amstelveen, Diemen en

Haarlemmermeer groeien het hardst. Het gemiddelde inkomen is in deze deelregio hoog, vergeleken bij de rest van de regio. Je ziet hierdoor onder andere in een hoog autobezit per huishouden.

Werkgelegenheid
Het gebied is anders dan het noorden van onze regio door veel banen in het gebied zelf. Daarmee is het belangrijk voor de werkgelegenheid in de regio en daarbuiten. Alleen al op Schiphol werken meer dan 64.000 mensen, waarvan bijna 90% buiten de gemeente Haarlemmermeer woont. Vervoer en opslag, groothandel, detailhandel en andere soorten zakelijke dienstverlening zijn belangrijke sectoren binnen dit gebied.

Toekomstige ontwikkelingen
Het aantal woningen neemt tot 2040 in Amstelland-Meerlanden met ongeveer 50.000 toe. Belangrijke nieuwbouwlocaties komen in Haarlemmermeer (22.000 woningen, waaronder het gebied rondom het station in Hoofddorp en Nieuw-Vennep West), Amstelveen (13.000 woningen, waaronder Legmeer) en de Nieuwe Kern in Ouder-Amstel (5.000 woningen). De meeste woningen worden gebouwd dichtbij het openbaar vervoer, maar dat is (nog) niet overal het geval. Dat levert uitdagingen op voor de bereikbaarheid van het ov. We verwachten verder dat het aantal arbeidsplaatsen in de deelregio de komende jaren met ongeveer 50.000 tot 100.000 groeit.

Mobiliteit in het gebied

Vergeleken met andere regio's zijn er in Amstelland-Meerlanden veel banen op korte afstand beschikbaar omdat Schiphol, Greenport Aalsmeer en Amsterdam dichtbij zijn. Maar niet al die banen zijn goed bereikbaar met de (elektrische) fiets en openbaar vervoer. Vooral voor inwoners die in 's nachts en op onregelmatige tijden werken, is openbaar vervoer niet altijd beschikbaar.

In verschillende grote kernen (Diemen, Duivendrecht, Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Halfweg-Zwanenburg) rijden wel treinen of metro's, maar niet overal. Inwoners in Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen kunnen vooral gebruik maken van het bus- en tramvervoer. Ook is het openbaar vervoer binnen een stad niet altijd goed, bijvoorbeeld in Aalsmeer en Uithoorn. Verder zijn de in de landelijke gebieden met openbaar vervoer niet overal even goed bereikbaar.

Het autobezit en het aantal gereden kilometers is in Amstelland-Meerlanden – ook door de aard van de werkgelegenheid en het aanbod van mobiliteit – hoog vergeleken met de andere regio's. In delen van de deelregio zorgen ook grotere afstanden voor meer autogebruik. Aan de andere kant is er in dit gebied in grotere kernen wel al wat meer deelmobiliteit, zeker vergeleken met het noorden van de Vervoerregio. Deelmobiliteit in combinatie met hubs geeft kansen om mensen te verleiden geen tweede of derde auto aan te schaffen.

Door alle bedrijven en activiteiten in dit gebied is er veel vrachtverkeer en landbouwverkeer. Zeker in combinatie met smalle polderwegen leidt dit soms tot verkeersonveilige situaties. Vooral op 60km/u wegen waar meerdere vervoersmiddelen samenkomen.

Toekomstbeeld
De vele woningbouwprojecten en toename van banen geeft uitdagingen. Ook in Amstelland-Meerlanden willen we, vanuit het STOMP-principe, fiets en publieke mobiliteit aanmoedigen. Omdat Amstelland-

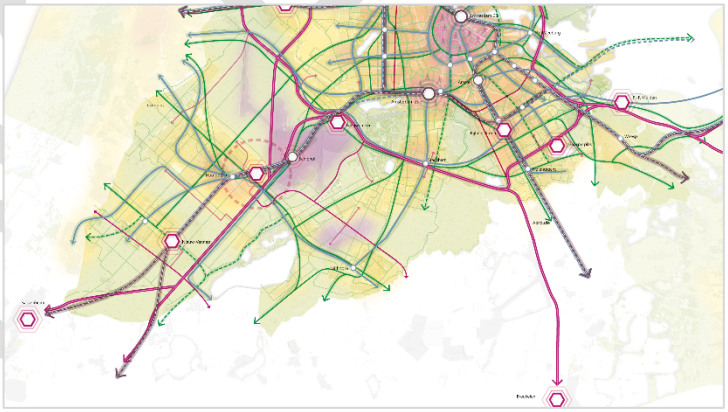
CONCEPT

Meerlanden een diverse regio betreft met verschillende gebiedstypen - waarbij er ook binnen dezelfde gebiedstypen verschillen zijn te definiëren - is de toepassing van STOMP in veel gevallen maatwerk.

De woningbouwopgave vraagt om integratie van gebiedsontwikkeling en mobiliteit. Belangrijke investeringen zijn daarom de komst van de Uithoornlijn en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Dit biedt kansen om het ov-gebruik in de regio te laten toenemen en nieuwbouwlocaties minder afhankelijk van de auto te maken. Het goed verbinden van de nieuwbouw aan het regionale netwerk van fietsroutes en het netwerk van MRA Doorfietsroutes is de andere belangrijke stap. Om juist in de kernen meer ruimte en korte aantrekkelijke routes voor fietsen en lopen te maken, kan soms verbetering van een autoroute buitenom nodig zijn. Inzetten op gedragsverandering kan juist in dit gebied helpen om de mensen ook echt over te laten stappen.

Amstelland-Meerlanden heeft ook belangrijke relaties met Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Utrecht. Hier zijn ook veel ruimtelijke ontwikkelingen en in verschillende gevallen zijn dorpen aan weerszijden van de provinciegrens van oudsher aan elkaar verbonden. De verbindingen over de provinciegrenzen heen zijn echter niet altijd goed. Ook lopen er drukke provinciale wegen door het gebied, die vaak veel doorgaand verkeer hebben. Dit geeft in Amstelland-Meerlanden problemen voor de leefkwaliteit. Soms is de provinciale weg wel omgelegd, maar is verbetering van de leefkwaliteit op de oude weg nodig. Bijvoorbeeld op de N196 in Uithoorn (de oude route van de N201).
Om doorgaand verkeer te verminderen, kan het ook helpen om ov en fiets naar de aangrenzende provincies te verbeteren. Denk aan het goed verbinden van de MRA-doorfietsroutes aan de andere provincies. Ook P+R kan een rol spelen in verminderen van doorgaand verkeer richting Amsterdam.

De provincie Noord-Holland is een belangrijke partner in dit gebied. We moeten samenwerken om onze mobiliteitsdoelen waar te maken, lopende projecten af te ronden en woningbouwopgaven, die afhankelijk zijn van mobiliteitsinvesteringen, van de grond te laten komen.



Figuur 8: Het gewenste multimodale netwerk in Amstelland-Meerlanden

Belangrijkste mobiliteitsopgaven

Dit zijn de belangrijkste doelen voor dit gebied:

- STOMP (passende inzet van lopen, fietsen, OV en (uitstootvrije) auto) toepassen op de bereikbaarheid van Amstelland-Meerlanden, op een manier die aansluit op de diversiteit van het gebied en de leefbaarheid in het gebied vergroot.
- Behoud en versterking van OV bereikbaarheid. De fijnmazige en inclusieve bereikbaarheid van met name landelijke gebieden blijft een punt van aandacht. Invoering van het concept publieke mobiliteit biedt kansen om dit te verbeteren.
- Inzet op deelmobiliteit, hubs en ketenmobiliteit (waaronder MaaS, Mobility as a Service).
- Aandacht voor de extra druk op het landelijk gebied door olievlekwerking vanuit de verdichte gebieden.

CONCEPT

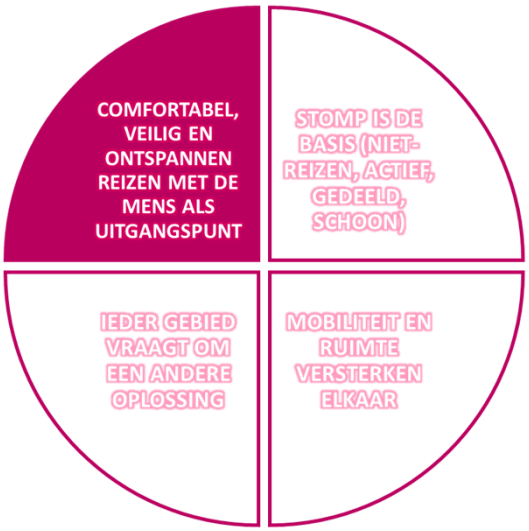
- De woningbouwopgave vraagt om integratie van wonen, werken en mobiliteit in gebiedsontwikkelingen als Stationsgebied Hoofddorp, Lisserbroek, Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanshoek, Amstelveen Legmeer en de Scheg en Ouder-Amstel De Nieuwe Kern. Zo ontstaan (hoog)stedelijke gemengde woonwerkmilieus die direct bereikbaar zijn met trein en/of HOV (o.a. OV Amsterdam-Haarlemmermeer).
- Verbeteren stedelijke en regionale fietsnetwerken, binnen de MRA regio en de verbindingen met aangrenzende regio's. Er ontbreken nog verschillende regionale fietsverbindingen en MRA-doorfietsroutes van oost naar west en met Amsterdam om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto op de middellange afstand. Ook fiets- (en ov-)verbindingen richting Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Utrecht vragen extra aandacht.
- Op sommige nieuwe ontwikkellocaties (waaronder Cruquius-Zwaanshoek) zijn nog geen centrale voorzieningen. Goede fiets- en ov verbindingen tussen deze ontwikkellocaties en bestaande voorzieningen binnen en buiten de gemeente zijn nodig.
- Er is aandacht nodig voor de bereikbaarheid van Schiphol en Greenport Aalsmeer voor praktisch geschoolden, zeker ook in de nacht.
- Vergroten van de inzet op verkeersveiligheid, om zo het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. Zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer dat samengaat met andere vervoersmiddelen vraagt in dit gebied extra aandacht, zowel in kernen als op wegen in het landelijke gebied.

CONCEPT

2. DE MENS ALS STARTPUNT VOOR COMFORTABEL, VEILIG EN ONTSPANNEN REIZEN

Mensen en bedrijven maken elke dag keuzes, die invloed hebben op mobiliteit. Infrastructuur, voertuigen en vervoersdiensten vormen daar een belangrijke voorwaarde voor, maar keuzes worden daar niet alléén door bepaald. Mensen maken ieder moment nieuwe keuzes. Voor een deel bewust, maar voor een groot deel ook onbewust of zonder nadenken. Door in te spelen op de motivaties die deze keuzes bepalen, is het mogelijk keuzes te beïnvloeden. In deze paragraaf geven we aan hoe we hier met niet-infrastructurele maatregelen op willen inspelen. Bij mensen, maar ook bij (logistieke) bedrijven. Dit is geen vrijblijvende opgave: uit het Multimodaal Toekomstbeeld blijkt dat het nodig is om de groei van de (auto) mobiliteit te verminderen om de regio bereikbaar te houden.

Met dit hoofdstuk geven we vooral – maar niet alleen – invulling aan het principe **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."



2.1. BEÏNVLOEDEN MOBILITEITSKEUZES EN VERKEERSGEDRAG

Mobiliteit ontstaat uit menselijke behoeften om zich te verplaatsen en uit de keuzes die zij tijdens de reis maken. Reis- en verkeersgedrag van mensen kan daarom, behalve met infrastructuur, ook worden gestuurd met campagnes, onderwijs en andere niet-infrastructurele maatregelen. Als ze goed en gericht worden ingezet, kunnen niet-infrastructurele maatregelen heel goed werken om gedrag te veranderen of juist zo te houden. Daarmee kunnen ze helpen bestaande infrastructuur beter te gebruiken of zelfs dure investeringen te voorkomen.

Multimodaal Toekomstbeeld: Afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei

Om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen en om netwerken beter te laten werken, is het nodig om de groei van mobiliteit af te remmen en te spreiden (over de dag). Dit kan door de inzet van gedragsmaatregelen zoals een werkgevers- en onderwijsaanpak en het geven van prijsprikkels. Zo kan bijvoorbeeld op termijn betalen naar gebruik van openbaar vervoer een belangrijke bijdrage leveren aan het dempen van de groei op de drukste momenten van de spits.

CONCEPT

Prioriteiten
We willen keuzes en gedrag aanmoedigen die aansluiten bij de behoeften van de persoon zelf en goed zijn voor de hele samenleving. We richten ons daarbij vooral op twee onderdelen van onze ambitie: het aanmoedigen van duurzame, gezonde mobiliteitskeuzes die passen bij het STOMP-principe en het verhogen van verkeersveilig gedrag. Inzet op de volgende onderwerpen is daarbij belangrijk:

- *Verminderen van de mobiliteitsgroei en meer spreiden*
  Uit het Multimodaal Toekomstbeeld waarin we samen met de MRA een toekomstvisie voor de mobiliteit hebben opgesteld, blijkt dat beperking van de mobiliteitsgroei, zeker in de spits, echt nodig is om de regio bereikbaar te houden. Tot 2040 moeten we de groei met zeker 20% beperken. Samenwerking met werkgevers en onderwijs is daarbij cruciaal.
  We richten ons op het voorkomen van mobiliteit (bijvoorbeeld door thuiswerken), het verminderen van de drukte in de spits (auto, maar ook OV en mogelijk zelfs de fiets) en het aanmoedigen van duurzame vervoermiddelen, zoals de (e-)fiets, die minder ruimte innemen.
- *Duurzaam mobiliteitsgedrag op nieuwbouwlocaties*
  De grote woningbouwopgave biedt kansen om de verhuizing als verandermoment te benutten voor duurzamere reiskeuzes en daarmee mensen te stimuleren geen (tweede of derde) auto aan te schaffen.
- *Een leven lang mobiel*
  (Veilig) lopen, fietsen en ov-gebruik van jongs af aan de (sociale) norm maken bij kinderen, jongeren en hun ouders. Aandacht voor wijken en groepen waar fietsgebruik achterblijft. Ouderen zo lang mogelijk veilig aan het verkeer laten deelnemen, wat ook bijdraagt aan inclusiviteit (verkeersdeelname betekent deelnemen aan de maatschappij).
- *Veilig verkeersgedrag bij jongeren en jongvolwassen mannen*
  Deze doelgroep zorgt voor de meeste risicovolle overtredingen en ongevallen bij alle vervoersmiddelen en zeker ook de auto. Een combinatie van te veel lef en het nog niet goed kunnen inschatten van de gevolgen van hun handelen speelt hierbij een belangrijke rol.
- *Veilig gedrag op het fietspad*
  De grote diversiteit aan voertuigen op het fietspad, denk aan de (elektrische) bakfiets, e-bike, speedpedelec en andere LEV's (lichte elektrische voertuigen), te weinig vaardigheden om deze voertuigen te besturen en de grotere verschillen in snelheid vragen om extra aandacht voor aanpassing van het gedrag.
- *Deelmobiliteit, hubs en flexvervoer vanzelfsprekende vervoersopties maken.* Deze nieuwe vervoersopties nemen een belangrijke plek in in ons beleidskader, maar worden niet vanzelf gebruikt. Voor een deel omdat er nog niet genoeg aanbod is, maar ook omdat mensen de opties nog niet kennen, er geen goed beeld van hebben of omdat het nog niet echt goedkoper is. Met de kennis van de (mogelijke) gebruiker willen we het gebruik gaan bevorderen en normaal maken.



CONCEPT

Principes
Om gedrag goed en voor langere tijd te beïnvloeden gebruiken wij een aantal principes.

- Onze basis is goede kennis van en binding met de reiziger. Daarbij gaat het om het (on)bewuste gedrag en de motivaties die daar achter zitten. Wat iemand belangrijk vindt, hoeft namelijk niet hetzelfde te zijn als wat mensen ook echt doen en laten.
- We dragen samen met partners de sociale norm(en) uit: wat doet een “gemiddeld” mens in een bepaalde situatie of wat wordt er van deze persoon verwacht? Ook gaan we in gesprek met onze inwoners en reizigers over hoe we onze mobiliteit willen en kunnen vormgeven.
- We werken doelgroepgericht en risicogestuurd, op basis van motief (werk, recreatie, school), leeftijd (jongeren, ouderen), locatie (stad, landelijk gebied, bedrijventerrein), kwetsbaarheid (tweewielers, ouderen, kinderen), risicovol gedrag en/of mobiliteitsleefstijl.
- We werken met het wetenschappelijk onderbouwde “kennen kunnen willen”. De doelgroep moet het gewenste gedrag kennen en dit kunnen en willen doen.
- Omdat gedrag voor 95% gewoontegedrag is, richten we ons op verandermomenten, zoals een nieuwe baan, verhuizing, of nieuwe school. Of een grote verandering in de omgeving, zoals invoering van betaald parkeren of werkzaamheden.
- We gaan uit van een positieve benadering en geven aan welk gedrag we graag willen zien. Met negatieve boodschappen (wat niet mag, enge beelden) bereiken we niet wat we willen.
- We gaan uit van keuzevrijheid. Gewenste keuzes worden daarom aantrekkelijker en makkelijker gemaakt. Maar we gaan ook uit van eigen verantwoordelijkheid. De keuzes van de één hebben invloed op de ander. Iedereen moet helpen bij het creëren van een situatie waarin iedereen prettig en veilig kan reizen. Daarnaast is handhaving (controle) cruciaal, zeker bij verkeersonveilig gedrag.
- We werken samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, winkeliersverenigingen, organisatoren van evenementen en vervoerders. Zij hebben vanuit hun activiteiten invloed op mobiliteit en dus ook een verantwoordelijkheid. Met hun keuzes of aanbod hebben zij direct invloed op de keuzes van hun werknemer, student of klant.

Rol Vervoerregio
Werken aan gedrag vraagt om gedragskennis, die met name de kleinere gemeenten, niet altijd hebben. Wij willen onze gemeenten aanmoedigen, ondersteunen en als dat nodig is een rol als opdrachtgever vervullen. We willen de gemeenten én de eigen organisatie van de Vervoerregio toegang geven tot actuele gedragskennis en hulpmiddelen. Ook willen we de maatregelen efficiënter maken door deze vanuit de Vervoerregio op te zetten en uit te (laten) voeren en evalueren. Om dit goed te kunnen doen, moeten we de aanpak van gedragsbeïnvloeding binnen de Vervoerregio verder brengen. Het gaat dan om kennis over en ervaring met de gedragsaanpak en de laatste kennis over de doelgroepen in onze regio.

Met Verkeer & Meer hebben wij een goed draaiend platform gericht op verkeersveilig gedrag. Hiermee geven we (toekomstige) reizigers van alle leeftijden toegang tot passende gedragsactiviteiten en acties, en helpen we onze gemeenten. Deze succesvolle aanpak zetten we door. Een leven lang mobiel, verkeersveilig gedrag bij jongvolwassenen en veilig gedrag op het fietspad krijgen daarin extra aandacht.

Wij willen op een zelfde, doelgroepgerichte manier werken aan duurzame mobiliteitskeuzes, voor en met gemeenten én andere partners. Hierin voegen we bestaande maatregelen samen zoals de werkgeversaanpak (waarmee we werkgevers aanmoedigen werknemers duurzamer te laten reizen) en de

CONCEPT

MRA Green Deal Fiets. We bouwen dat uit met bijvoorbeeld een aanpak voor nieuwbouwlocaties en stimuleren van fietsen en deelmobiliteit. Het liefst doen we dit met onze MRA-partners, aansluitend bij het Multimodaal Toekomstbeeld. Hiervoor is een professionele programmaorganisatie nodig – vergelijkbaar met Verkeer & Meer – waarbij wij (voor een deel) opdrachtgever zijn, zodat we grip hebben op het resultaat en het programma regelmatig kunnen bijsturen.

Als werkgever en opdrachtgever geven we het goede voorbeeld. Met moderne arbeidsvoorwaarden en faciliteiten moedigen we onze eigen medewerkers aan tot duurzaam en veilig reizen en thuis- en hybride werken. En bij inkoop van bijvoorbeeld adviesdiensten vragen we inschrijvers om duurzame mobiliteitskeuzes te maken bij de uitvoering van onze opdrachten.

2.2. BEÏNVLOEDEN LOGISTIEKE KEUZES



De logistiek is een voorwaarde om onze maatschappij goed te laten draaien. Als de logistiek soepel verloopt, is dat goed voor de maatschappij en de economie. Aan de andere kant levert logistiek nog altijd veel uitstoot op en kan het overlast en verkeersonveiligheid in wijken veroorzaken.

In de logistiek maken bedrijven keuzes hoe ze hun producten vervoeren en aanbieden. Ook dat is mensenwerk. Wel zorgen de kosten, maar ook inkoopvoorwaarden van afnemers en regels vaker voor een beter doordachte afweging dan mobiliteitskeuzes van personen. Maar ook in de logistiek is gewoontegedrag normaal.

Principes / Prioriteiten
De logistiek heeft net als personenvervoer veel verschillende vervoersopties, maar ook verschillende stromen: pakketten, horecaleveringen, detailhandel en bouwlogistiek, met 30% of meerde grootste goederenstroom. De principes voor beïnvloeden van mobiliteitskeuzes en verkeersgedrag kunnen daarom ook bij logistiek worden gebruikt. Er is niet één oplossing, verschillende logistieke stromen vragen verschillende antwoorden. En ook hier zijn grote veranderingen zoals verhuizingen, verandering van leverancier of klant, stijgende prijzen of andere regels geschikte momenten om verandering te bereiken.

In veel gevallen is bovendien winst te boeken als bedrijven met elkaar samenwerken en vervoer combineren. Een duwtje om partijen bij elkaar te brengen, kan helpen om samenwerking op te zoeken. Veranderingen in de logistiek moeten bijdragen aan een aantal zaken:

- Verduurzaming van de logistiek: Logistiek heeft een relatief groot aandeel in de klimaatopgave van de mobiliteitssector. Afhankelijk van het type gebied meer inzet van (kleinere) uitstootvrije voertuigen en vermindering van het aantal ritten staan voorop.
- We willen dat buiten de bebouwde kom vervoer over water en spoor wordt aangemoedigd. Denk aan afval en bouwstromen, waar nog meer via het water kan.

CONCEPT

- Binnen de bebouwde kom willen we verduurzamen, beperking ruimtebeslag en vergroten van de verkeersveiligheid: meer inzet op uitstootvrije, stille, kleinere voertuigen.
- Meer inzetten op slimme logistiek, bundeling van goederen en vervoer vanaf logistieke hubs aan de rand van de stad de stad in. Overheden kunnen als opdrachtgever voorwaarden stellen.

Rol Vervoerregio
Omdat logistiek vooral een bedrijfsactiviteit is, ligt daar ook de verantwoordelijkheid. Maar door meer lokale en landelijke regels (bijvoorbeeld door het Klimaatakkoord) is er wel meer behoefte aan duidelijkheid en regie door de overheid. De Vervoerregio wil daarom binnen haar mogelijkheden en verantwoordelijkheden waar dat kan ondersteunen en aanmoedigen.

- We willen waar nodig de samenwerking tussen bedrijven stimuleren, door bijvoorbeeld het gesprek te organiseren over onderwerpen zoals het combineren van vervoer over water.
- We willen als opdrachtgever het goede voorbeeld geven. Bij de aanbesteding van infrastructuurprojecten nemen wij eisen of wensen op voor de inzet van logistieke hubs (waar goederen worden overgezet naar kleinere en uitstootvrije voertuigen. De kennis die we hierover hebben, delen wij binnen de overheidssector.
- We werken zo veel mogelijk samen met de provincie Noord-Holland, MRA-Elektrisch en andere overheidspartners. Dit omdat juist logistiek zich niet aan regiogrenzen houdt. Belangrijke logistieke voorzieningen voor onze regio liggen dan ook soms (ver) buiten onze regio.
- Er is binnen onze organisatie en bij onze gemeenten meer kennis en personeel nodig. Goederenvervoer zit namelijk anders in elkaar dan personenvervoer. Het MRA-platform Smart Mobility kan hierin als ons eigen kennisinstituut een rol hebben.

2.3. PRIJSBELEID EN BEPALEN VAN TARIEVEN



Prijsbeleid vormt een belangrijk hulpmiddel om onze doelen op gebied van brede welvaart te behalen. Voor openbaar vervoer geldt dat een betaalbaar ov-systeem onder meer zorgt voor de bereikbaarheid en het kunnen meedoen in de samenleving. Een aantrekkelijk en goed toegankelijk ov-systeem is daarnaast een goed alternatief voor de auto en helpt ons in het halen van de duurzaamheidsdoelen.

Als rijdend autoverkeer geld kost, kan dit ervoor zorgen dat mensen vaker voor alternatieven kiezen en minder vaak de auto gebruiken. Hierdoor hebben mensen die de auto echt nodig hebben minder problemen, vergroten we de leefbaarheid (minder uitstoot, geluidshinder en betere verkeersveiligheid) en dragen we bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Maar ook bij de fiets kan prijsbeleid, bijvoorbeeld betalen voor een stalling of juist gratis parkeren, een hulpmiddel zijn om de beleidsdoelen te halen of nodig zijn om stallingen te realiseren.

Principes

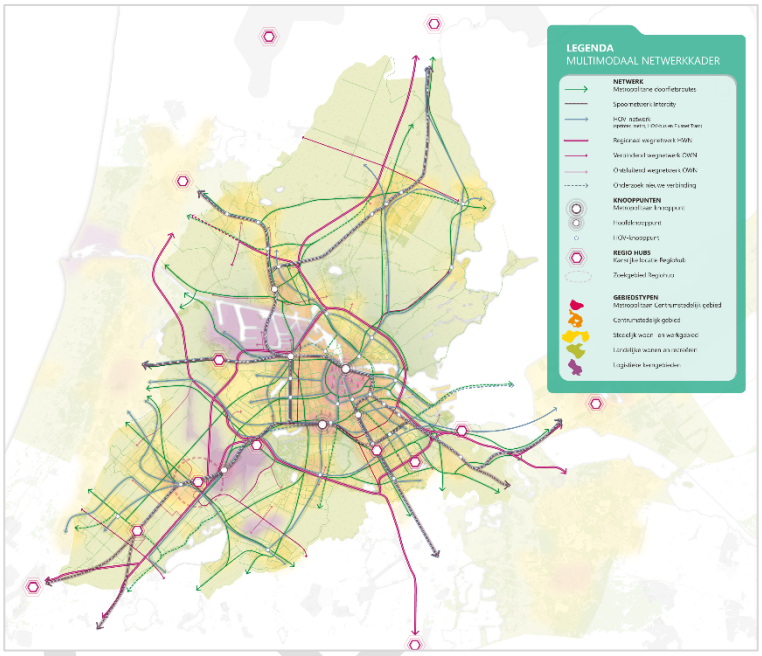
- Met tarieven voor vervoer kunnen we zorgen voor minder druk op het mobiliteitssysteem. De prijzen kunnen dan bijvoorbeeld in de spitsen hoger zijn dan in de rustige uren. Ook kan in een bepaald gebied gestuurd worden met tarieven. Dat kan voor rijdend en stilstaand verkeer gelden. Denk bijvoorbeeld aan de (hoge) parkeertarieven voor auto's in stedelijke gebieden. Of je fiets stallen kan op drukke punten de eerste 24u gratis zijn, maar daarna moet je betalen.
- We willen met tarieven ook invloed uitoefenen op het gebruik van verschillende vervoersopties. Door bijvoorbeeld te onderzoeken of het ov op de langere afstanden goedkoper is te maken of de korte afstand duurder. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om de auto te laten staan en op kortere afstanden vaker te lopen of fietsen.
- Ook in de fiscale en andere overheidsregels is nog veel ruimte voor verbetering. Op dit moment zijn deze regels niet optimaal voor ov en fiets en daardoor niet in lijn met het STOMP-principe.
- Op de vijf brede welvaartsdoelen sturen we met tarieven.
- We zetten ons ervoor in dat iedereen kan reizen binnen redelijke kosten (en binnen redelijke tijd). Om dat te bereiken zetten we in op betaalbaar ov.
- Om mensen soepel door een systeem te laten reizen, is het belangrijk dat de tarieven tussen verschillende aanbieders duidelijk en eerlijk zijn. We willen dubbele opstaptarieven voorkomen.

Rol van de vervoerregio

- De Vervoerregio vindt het belangrijk dat het openbaar vervoer voor zoveel mogelijk reizigers betaalbaar is, en heeft daarin ook een wettelijke rol bij de vaststelling van de tarieven. Daarnaast kunnen gemeenten ervoor kiezen om bijvoorbeeld mensen met minder geld lagere tarieven of gratis ov te laten gebruiken. Naast de betaalbaarheid voor de reizigers heeft de Vervoerregio ook de verantwoordelijkheid om het ov-systeem betaalbaar te houden. Wij zoeken hiervoor naar een goed evenwicht.
- De landelijke invoering van kilometerheffing voor de (vracht)auto in 2030 is een belangrijke stap vooruit. Het invoeren van een (regionale) vorm van betalen naar gebruik op basis van tijd en plaats kan onze doelen verder nog dichterbij brengen. Het moment en draagvlak zijn hierbij belangrijk. Onze rol kan hier die van regisseur en lobbyist zijn.
- Nu betalen met de betaalpas ingevoerd is, komen er meer mogelijkheden om te sturen met ov-tarieven. Wij willen een onderzoek doen naar welke invloed dit heeft op het reisgedrag bij verschillende doelgroepen. Bereiken we zo onze doelen op het gebied van betaalbaarheid, de verbetering van het STOMP-principe en drukte tijdens de spits?
- Hoewel sturen met parkeertarieven een goed werkende maatregel is die past binnen de integrale mobiliteitsoplossing stuurt de Vervoerregio daar niet op. Dit is een verantwoordelijkheid van gemeenten. We kunnen gemeenten wel advies geven.
- Wij houden bij invoering van tariefmaatregelen bij of bepaalde groepen hier nadeel van hebben. Zo ja, dan nemen of vragen wij maatregelen.
- Wij maken ons hard voor het voorkomen van dubbele opstaptarieven bij overstap binnen een reis naar andere vervoerders.
- We zetten in op gelijke regels voor auto, ov en fiets bij het Rijk.

CONCEPT

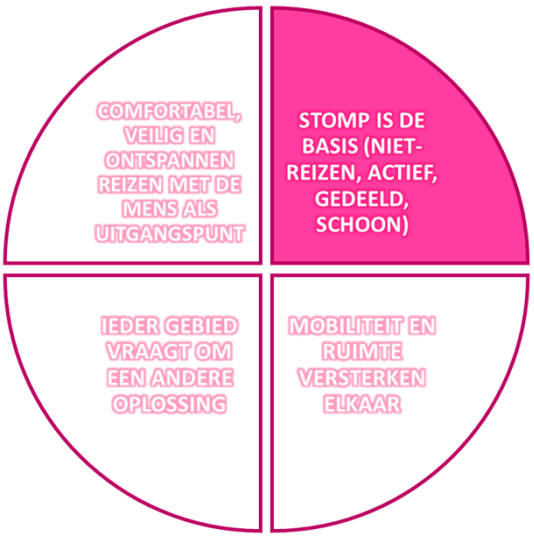
3. VERVOERWIJZEN, MOBILITEITSDIENSTEN EN NETWERKEN



Figuur 9: Het gewenste multimodale netwerk voor de Vervoerregio Amsterdam

Mobiliteit werd tot nu toe gezien vanuit de verschillende vervoersmiddelen. Zo wordt tegelijk gewerkt aan het verbeteren van het auto-, ov-, en fietsnetwerk, vervoer over water, en de ruimte voor de voetganger. We zien dat de reiziger steeds flexibeler is, er meer vervoersmiddelen beschikbaar zijn en worden gebruikt in een reis. Daardoor worden overstap- en knooppunten belangrijker. Daarnaast kent de regio verschillende gebieden: bij de binnenstad passen andere vervoerswijzen dan bij meer landelijk gebied. We willen dat reizigers voor elke reis een optie kiezen die past bij het tijdstip, hun behoeften, het reisgezelschap én de omgeving waar de reis plaatsvindt. De ene keer met een (deel)auto, de andere keer met de combinatie trein en fiets of toch met de pont en elektrische fiets. Dat werken we hier verder uit. We gaan eerst in op de verschillende vormen van personenvervoer en hubs. Daarna doen we hetzelfde voor goederenvervoer. Ten slotte gaan we in op het beheersen van de verkeersstromen en de ondersteunende data-infrastructuur.

Met dit hoofdstuk geven we vooral – maar niet alleen – invulling aan het principe **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. 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."*



3.1. LOPEN

Principes

Lopen is de belangrijkste vervoerswijze in (hoog-)stedelijke gebieden voor afstanden van minder dan 2 kilometer en is daarmee belangrijk in de lokale bereikbaarheid. Maar uiteindelijk is iedereen voetganger: ook in regionale verplaatsingen speelt de voetganger een belangrijke rol in het eerste en laatste deel van de reis. Aandacht voor de voetganger en activiteiten die dichtbij zorgen voor minder drukte in de regio.



Wanneer we het STOMP-principe als uitgangspunt gebruiken, betekent dit automatisch dat de voetganger een belangrijke plek heeft in ons mobiliteitssysteem. Het is vanuit leefkwaliteit, gezondheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid belangrijk dat de voetganger de ruimte krijgt die deze verdient. Ook winkelgebieden doen het beter als er meer wandelaars zijn. De infrastructuur moet daarvoor uitnodigend en prettig ingericht zijn en vrij zijn van belemmeringen op de voetpaden en in de omgeving (denk aan wegen of water dat je niet kunt oversteken).

Aantrekkelijke looproutes, goed voor de voetganger én het OV

Een aantrekkelijke omgeving zorgt voor meer voetgangers én meer ov-gebruik. Dat blijkt uit een onderzoek van de Noorse onderzoeker Helge Hillnhutter. Volgens Hillnhutter wordt de wandeling als korter ervaren in een afwisselende en aantrekkelijke omgeving. Ook heeft hij berekend dat bij een ov-reis lopen als eerste en laatste deel van de reis gemiddeld 44% van de reistijd bepaalt; de herinneringen van de reis worden voor 69% bepaald door het lopen. Verder wil een mens in een voetgangersvriendelijke omgeving 70% verder lopen dan in een autovriendelijke omgeving. Het verzorgingsgebied van een ov-halte wordt daardoor 3x zo groot.

Ook heeft Hillnhutter onderzocht wat dan voetgangersvriendelijk is. Positief op de route werken onder meer: geen belemmeringen, vaker groen bij verkeerslichten, winkels en afwisselende architectuur. Negatief: hekken (leiden bovendien tot vaker én onveiliger oversteken op de verkeerde plek), maar ook voetgangerstunnels. Ze zijn saai, dwingen vaak tot omlopen en het kost meer energie (omhoog en omlaag lopen).

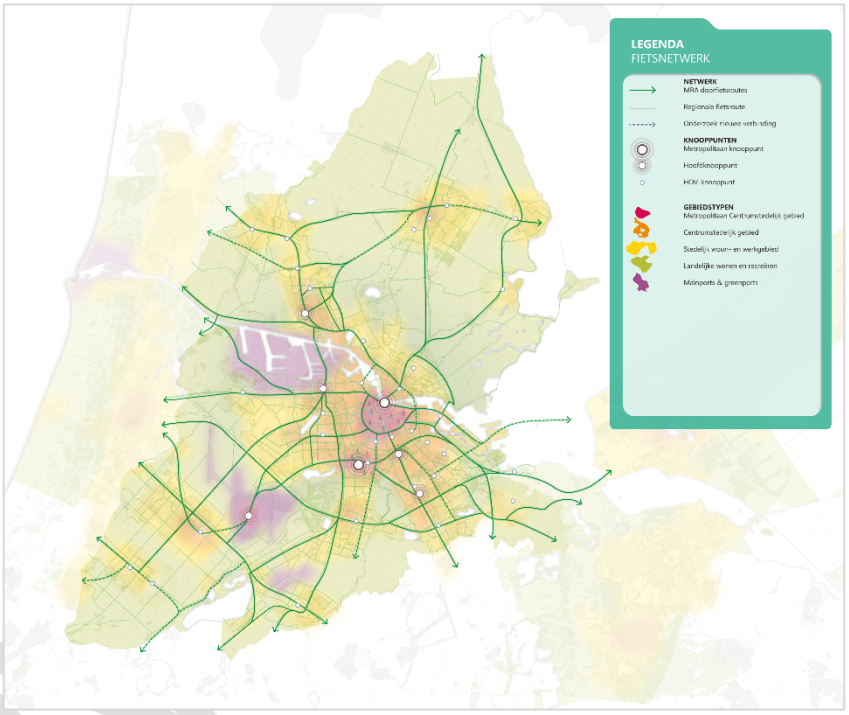
Rol Vervoerregio

- Bij de voetganger gaat het bijna altijd om kortere lokale verplaatsingen. Om die reden is de financiering van voetpaden een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Wel werkt en betaalt de Vervoerregio mee aan integrale inrichtingsplannen waarin de voetganger een grote rol heeft. In metropolitaan en/of centrumstedelijke gebieden weegt dit belang zwaarder mee dan elders.
- In de uitvoering betalen we mee aan makkelijker maken van lopen in de ov-keten. Niet alleen op knooppunten en haltes (toegankelijkheid, goede knooppunten, wayfinding), maar ook van en naar die knooppunten en haltes toe. Daarnaast investeren we in de voetganger voor een betere verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig en maatregelen rondom schoolgebieden).

3.2. FIETSEN

De fiets is het belangrijkste vervoersmiddel in (hoog)stedelijke gebieden. Investeringen in de fiets dragen bij aan onze vijf doelen. Daarbij is investeren in de fiets ruimte-efficiënt en is een goedkope oplossing vergeleken met investeringen in de auto en het ov. De Vervoerregio wil fietsen stimuleren in alle typen gebieden en het aantal fietsbewegingen en -kilometers laten toenemen waarbij er een overgang wordt gemaakt van de auto naar de fiets.

De fiets is belangrijk in verplaatsingen van deur tot deur en als onderdeel van de mobiliteitsketen als eerste en laatste deel van de ov-reis. De routes naar de stations en voldoende parkeergelegenheid zijn daarbij erg belangrijk. Waar eerder vooral verplaatsingen op de korte afstand (tot 7,5 kilometer) werden gemaakt, verschuift dat steeds meer naar de middellange afstand (15 tot 20 kilometer) door de elektrische fiets. De fiets is daardoor op de korte en middellange afstanden een steeds beter alternatief voor de auto en het ov en zorgt voor minder drukte voor deze vervoersmiddelen tijdens de spits. Daarnaast worden steeds meer routes als 30 km/uur ingericht, wat het aantrekkelijker maakt om te fietsen.



Figuur 10: Fietsnetwerk

We zien aan de andere kant dat de fietspaden (voor in stedelijk gebied) steeds drukker worden en dat het aantal verschillende soorten voertuigen en snelheidsverschillen steeds meer toenemen. Dit komt onder andere door de toename van het aantal Light Electric Vehicles, LEV's. Denk hierbij aan elektrische (bak)fietsen, fatbikes en in de toekomst mogen mogelijk ook e-steps officieel op het fietspad rijden.

Wat vinden we belangrijk?
Om de doelen te bereiken, is het belangrijk dat de fietsnetwerken op orde zijn. Daarnaast is het belangrijk dat reizigers hun fietsen kunnen stallen op de plekken waar dat nodig is. Ook blijven we met proeven en testen onderzoeken hoe we de fietsvoorzieningen kunnen verbeteren.

MRA Doorfietsroutes
Onze prioriteit ligt bij het netwerk van MRA Doorfietsroutes. MRA Doorfietsroutes zijn routes van de hoogste kwaliteit die kernen en stadsdelen van tenminste 7.500 inwoners met elkaar verbinden. Samen vormen ze een netwerk dat gebruikt kan worden voor verschillende redenen en door allerlei doelgroepen,

zoals mensen die naar hun werk fietsen, recreanten, sporters en buitenlandse bezoekers. De Vervoerregio wil samen met haar partners in 2035 een compleet netwerk van MRA Doorfietsroutes maken dat voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. Daarbij spannen we ons in om de meeste verbeteringen in 2030 gereed te hebben, met een afspraken over de stappen om te komen tot een compleet netwerk.

Regionale Fietsroutes
Regionale Fietsroutes zijn een fijnmaziger netwerk van verbindingen met een regionale functie tussen kernen, wijken en stadsdelen (die niet vallen onder MRA Doorfietsroutes of lokale verbindingen). Met deze routes kunnen dagelijkse bestemmingen worden bereikt, zoals ov-knooppunten, (grotere) winkelcentra, werklocaties, scholen en sportlocaties.

Fietsparkeervoorzieningen (fiets in de keten)
De Vervoerregio vindt parkeerplaatsen voor fietsen bij ov-knooppunten (zoals bij stations en R-Net haltes) erg belangrijk. Op verzoek van gemeenten werken we ook mee aan fietsparkeervoorzieningen op drukke locaties met een bovenlokale/regionale functie. Daarmee wordt het vanzelfsprekender dat je de fiets pakt voor verplaatsingen binnen de regio. Denk bijvoorbeeld aan locaties zoals het Arenagebied, ziekenhuizen of de Zaanse Schans.

De fiets en verkeersveiligheid volgens het CBS en SWOV

- Op dit moment is een derde van het aantal verkeersslachtoffers een fietser. In 2020 waren onder de 610 verkeersdoden 299 fietsers, dit is het hoogste aantal omgekomen fietsers in 25 jaar.
- Verkeersdoden vallen vooral door een aanrijding met een auto, maar bijna even vaak in ongevallen zonder een andere verkeersdeelnemer.
- Meer dan de helft van de zwaargewonden viel in ongevallen waar geen gemotoriseerd verkeer bij betrokken was. Het gaat dan vooral om fietsers onderling en zonder een andere verkeersdeelnemer.
- Fietsers vormen al met al de grootste groep verkeersslachtoffers en de aantallen blijven stijgen, zowel dodelijke ongevallen en zwaargewonden. Dit komt omdat er meer gefietst wordt.
- Twee groepen vallen op: de stijging van ongevallen met ouderen (stijging dodelijk vanaf 80 jaar en zwaargewond vanaf 60 jaar) en in enkelvoudige fietsongevallen, ook met dodelijke afloop.
- Het gebruik van elektrische fietsen en speed-pedelecs op straat groeit, maar het is nog steeds niet bewezen dat het risico op zwaar letsel onder deze fietstypen groter is.

Principes

Zichtbaar, herkenbaar en vindbaar
Fietspaden zijn zichtbaar, uitnodigend en makkelijk te bereiken. Fietsen nodigt anderen uit om ook gebruik te maken van de fiets. Wayfinding (bebording) helpt bij de herkenbaarheid en vindbaarheid van fietsroutes, stallingen en ov-knooppunten. Daarmee zorgt het voor een versterkte beleving en een hoger gebruik.

Beleving
Beleving speelt een rol in het gebruik binnen het fietsnetwerk. Een goed netwerk is niet alleen direct, snel en (sociaal) veilig maar moet ook als prettig ervaren worden om zo goed mogelijk gebruikt te worden. Dat laatste kan bijvoorbeeld zitten in goede ruimtelijke inpassing en het toevoegen en soms juist weghalen of anders plaatsen van groene elementen (struiken, bomen).



Verkeersveilig en inclusief
De Vervoerregio wil dat alle fietsers zich veilig kunnen bewegen in de openbare ruimte. De infrastructuur wordt daarom ingericht volgens de nieuwste eisen van het CROW en kent geen obstakels, heeft visuele geleiding, is voldoende breed, kent gesloten verharding, is vergevingsgezind (voorbeeld: er is sprake van schuine randen, of een zachte berm als je van de weg raakt) en heeft verlichting en routeborden. Op wegen met een maximale snelheid hoger dan 50 km/uur willen we aparte fietspaden, om fietsers te scheiden van (vracht)auto's en landbouwverkeer. We willen zoveel mogelijk gemak en toegankelijkheid voor alle doelgroepen bij stallingen. Bij de aanleg van stallingen wordt rekening gehouden met genoeg plaatsen voor verschillende soorten fietsen (ook voor bijvoorbeeld bakfietsen, driewielers) om de stallingen toegankelijk te houden voor alle gebruikers. Parkeerplaatsen voor speciale fietsen zijn daarom ook altijd goed gelegen binnen de stalling.

Multimodaal Toekomstbeeld: Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken

Investeren in het fietsnetwerk en stimuleren van fietsgebruik levert een belangrijke bijdrage aan een duurzame, aantrekkelijke en inclusieve MRA. De opkomst van de elektrische fiets biedt kansen om de fiets een veel belangrijker rol te geven in de regionale mobiliteit.

Rol en prioriteiten

Routes
De Vervoerregio investeert samen met gemeenten in prettige en veilige regionale fietspaden. We betalen mee aan MRA Doorfietsroutes en regionale routes. Lokale fietspaden wordt betaald door gemeenten, wel betalen we mee aan verkeersveiligheid van lokale fietsinfrastructuur.

De Vervoerregio zet actief in op een compleet netwerk van MRA Doorfietsroutes door het opstellen van een uitvoeringsprogramma. We zien de opgaven en kunnen hier per situatie partijen aanmoedigen en/of ondersteunen (bijvoorbeeld via financiering van een studie) of personeel voor inzetten (denk aan een projectleider). Uitgangspunt blijft dat het uitvoeren van projecten allereerst een taak is voor gemeenten. Op de regionale fietsroutes werkt en financiert de Vervoerregio graag mee aan initiatieven van gemeenten. Hier werken we met een indicatieve referentiekaart en ontwikkelen we in 2023 criteria waaraan regionale routes moeten voldoen om in aanmerking te komen voor financiering van de Vervoerregio.

CONCEPT

Wayfinding
De Vervoerregio vindt wayfinding op MRA Doorfietsroutes en regionale routes belangrijk en sluit daarom aan bij initiatieven van andere overheden.

Stallingen
De Vervoerregio investeert in parkeerplaatsen voor fietsen bij ov-knooppunten (zoals bij stations en R-Net haltes). Op verzoek van gemeenten dragen we ook bij aan de aanleg van fietsparkeervoorzieningen op drukke locaties met bovenlokale/regionale functie. We bekijken per project of de Vervoerregio een bijdrage levert aan de exploitatie.

Onderzoeken, innovaties en pilots
De Vervoerregio neemt actief deel aan de ontwikkeling van innovaties en het opzetten van pilots. Binnen de MRA wordt bijvoorbeeld gewerkt aan fietsservicepunten langs MRA Doorfietsroutes. Hier kunnen fietsers gebruik maken van verschillende diensten, zoals fietsreparatieservice, deelfietsen, e-oplaadpunten, zit- en werkruimte, toiletten, pakketafhaaldiensten. Andere voorbeelden zijn testen met circulaire fietspaden en het toevoegen van groen langs fietsroutes om de beleving te verhogen. De Vervoerregio draait mee in pilots, en bij succes wordt onderzocht of de Vervoerregio hierin een vaste rol kan hebben en wat deze kan zijn.

De diversiteit aan fietsen op het fietspad neemt steeds verder toe, fietspaden worden steeds drukker en de snelheidsverschillen worden steeds groter. De Vervoerregio ziet deze opgave en denkt vanuit haar rol mee aan oplossingen. Zo moet er meer onderzoek worden gedaan, passen we samen met de gemeenten de infrastructuur aan en denken we mee over het inzetten van bijvoorbeeld campagnes.

3.3. PUBLIEKE MOBILITEIT: OV, FLEXIBEL VERVOER & DEELMOBILITEIT

De Vervoerregio is opdrachtgever voor het regionale en stedelijke openbaar vervoer in onze regio. Vanuit die taak verwachten de veertien gemeenten en de mensen en bedrijven in onze regio – terecht – veel van ons. Het zorgt dat mensen op een relatief duurzame manier kunnen komen waar ze heen willen.
Ook zijn er de laatste jaren steeds meer andere, openbaar toegankelijke vervoersmiddelen gekomen. Deze kunnen het openbaar vervoer aanvullen of zelfs verbeteren. Daarom wil de Vervoerregio verder kijken dan alleen naar openbaar vervoer.

Naar een samenhangend, kwalitatief goed aanbod van publieke mobiliteit
Er bestaan veel soorten openbaar toegankelijke (dus: gedeelde en door iedereen te gebruiken) vervoersmiddelen. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Vaak is de overheid opdrachtgever, maar niet altijd. In sommige gevallen zijn marktpartijen de initiatiefnemer, een andere keer is het een initiatief vanuit bewoners of bedrijven uit de wijk.
De Vervoerregio wil deze vervoersopties ontwikkelen tot een systeem van publieke mobiliteit: een samenhangend kwalitatief goed aanbod van vervoersmiddelen, die toegankelijk zijn voor iedereen en die passen bij het gebied en de doelgroep. Daarmee willen we twee doelen bereiken, die allebei investeringen vragen:

CONCEPT

1. We willen zorgen dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven (werk, onderwijs, zorg, winkel, sociale contacten, recreëren). Dit vraagt dat publieke mobiliteit onze regio voor iedereen goed vindbaar en bereikbaar is.
2. We willen mensen aantrekkelijke vervoersopties bieden en zo de keuzevrijheid vergroten en de afhankelijkheid van een eigen vervoersmiddel – vooral de eigen (of lease)auto - verminderen. Hiervoor is beschikbaarheid (veel ritten per uur), doorstroming en betrouwbaarheid van het ov een belangrijke voorwaarde.

We willen hiermee voor iedereen een betrouwbaar, begrijpelijk, betaalbaar en duurzaam openbaar vervoersaanbod kunnen bieden. Op een betere manier dan met alleen openbaar vervoer: per gebied en doelgroep zetten we de vervoersoptie in die het beste past, ook financieel. We kunnen niet overal hetzelfde kwaliteitsniveau (omvang en vervoersopties) bieden, maar we willen wel kijken hoe we binnen de mogelijkheden de beste oplossing voor de behoeften van de reiziger kunnen bieden. Zo zal iemand die in de stad woont en naar het centrum wil, vaak met hoogwaardig ov de hele rit kunnen maken. Iemand anders, die in landelijk gebied woont en familie ergens anders in de regio gaat opzoeken, maakt de reis bijvoorbeeld met flexibel vervoer: een busje dat je via de telefoon reserveert en je vlak bij je familie afzet. Of die persoon neemt een deelauto naar een hub en gaat verder met bijvoorbeeld de trein en loopt het laatste stuk.

Actuele ontwikkelingen: corona, personeelstekort, inflatie

Corona is een flinke klap geweest voor het openbaar vervoer in onze regio. Het ov-gebruik is minder geworden, en ook in 2023 is het gebruik nog niet helemaal hersteld. Voor een deel komt dat doordat mensen goede alternatieven zoals thuiswerken en fietsen hebben ontdekt. Maar door dit lagere gebruik worden de kosten van het ov nu hoger. Verder is het tekort aan personeel een probleem op weg naar herstel of zelfs verdere groei in het ov. Al laten we meer ov rijden, er zijn geen chauffeurs. Ook hebben we te maken met sterk stijgende prijzen. Dit maakt het lastiger het ov betaalbaar te houden voor de reiziger.

Deze ontwikkelingen kunnen het lastig maken om stappen vooruit te zetten. Maar we verwachten niet dat dit zo blijft. Zo herstelt het gebruik van het ov zich uiteindelijk en groeit het weer door, met voor een deel andere reizigersgroepen dan eerder. We maken dus op sommige punten een tijdelijke pas op de plaats, om daarna juist toe te werken naar het systeem van publieke mobiliteit dat we voor ogen hebben.

Rol en verantwoordelijkheid Vervoerregio

Als opdrachtgever van het stedelijke en regionaal openbaar vervoer hebben we een duidelijke rol en verantwoordelijkheid: wij zorgen voor het ov-aanbod in onze regio. Ook de verantwoordelijkheden voor de trein en voor de ov-lijnen die vanuit andere gebieden onze regio in rijden zijn duidelijk. Daar zijn het Rijk en provincies aan zet.

Binnen publieke mobiliteit zien we ook andere openbare mobiliteitsvormen. Daar hebben tot nu toe vooral andere partijen een rol of verantwoordelijkheid, zoals de gemeenten, aanbieders van deelmobiliteit en Mobility-as-a-Service (MaaS), maar ook werkgevers die bedrijfsvervoer (mee)betalen. Denkend vanuit publieke mobiliteit, zien wij hierin nu ook een rol voor de Vervoerregio. We willen een goede verdeling van rollen, waarbij elke partner zo goed mogelijk kan doen waar hij goed in is. Maar wel

met een stevige positie van de Vervoerregio in de sturing op de kwaliteit van publieke mobiliteit als samenhangend en totaal systeem. We gaan de rollen en verantwoordelijkheden daarom verder onderzoeken en uitwerken met de andere partners in het veld van publieke mobiliteit: wat doet de Vervoerregio, wat laten we bij andere overheden of marktpartijen. Hierbij houden we er rekening mee dat in het standaard openbaar vervoer verschillende rollen en verantwoordelijkheden wettelijk vast liggen.



Principes voor publieke mobiliteit

Publieke mobiliteit bestaat dus uit verschillende vervoersvormen. Wij verdelen die vervoersvormen onder in drie lagen, met ieder een eigen rol binnen het totale aanbod van publieke mobiliteit:

De brede basis. Wij willen dat elke plek in de regio bereikbaar moet kunnen zijn met een vorm van publieke mobiliteit. Het aanbod in de brede basis zorgt hiervoor. Dit kan verschillende vormen hebben, passend bij het gebied, de doelgroep en het tijdstip:

- Ontsluitend ov: buslijnen met voor de meeste mensen korte loopafstanden naar de haltes, maar vaak wel wat lagere snelheid.
- Flexvervoer: voor iedereen toegankelijk vervoer op aanvraag, met bestuurder, maar zonder vaste dienstregeling (routes en/of tijden liggen niet vast). Denk hierbij aan een (taxi)busje dat op aanvraag komt.
- Deelmobiliteit: voor iedereen toegankelijke vervoersmiddelen, waarbij je als gebruiker zelf achter het stuur zit, zoals deelfietsen, deelscooters, deelauto's en mogelijke nieuwe vormen.

Snel en direct ov dat vaak rijdt en voor de grote vervoerstromen. Vormen:

- Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) (metro, tram, bus of sprinter): snellere lijnen met grotere afstanden naar en tussen haltes. Vooral bedoeld voor verplaatsingen binnen en tussen stedelijke gebieden en van en naar grote dorpskernen, grote werkgebieden en grote evenementen- en toeristenplekken. Hoe groter de vervoersstroom, hoe vaker dit over het spoor (sprinter en metro) is.
- Intercity: treinen vooral voor (inter)nationale verbindingen.

Verbindend ov. Dit zijn bus- en tramlijnen met vaak veel reizigers, die veel mensen toegang tot ov op korte afstand van de woning bieden, maar die ook gebruikt worden om grotere afstanden door de stad af te leggen. Ondanks dat ze niet de kwaliteitseisen van HOV hebben, zoals hogere snelheid. Deze verbindende lijnen komen met name in Amsterdam voor.

CONCEPT

Om van deze bouwstenen een samenhangend aanbod te maken, gebruiken wij de volgende principes.

We maken een aantrekkelijk, samenhangend en netwerk, dat de regio beter bereikbaar maakt.

- De verschillende onderdelen van het systeem sluiten op elkaar aan en vullen elkaar aan als het gaat om netwerken, (reis)informatie, tarieven en betalingsmogelijkheden. Dit doen we voor de reizigers. Zij moeten de verschillende onderdelen goed in combinatie met elkaar kunnen gebruiken en met weinig moeite en kosten op hun bestemming komen. Zo vergroten we de bereikbaarheid voor iedereen. Ook kunnen we hierdoor vervoerstromen meer bij elkaar brengen in HOV en trein. Zo wordt niet alleen het systeem als geheel efficiënter, maar vooral kunnen zo veel mogelijk mensen profiteren van de hoge reiskwaliteit die HOV en trein de reiziger bieden.
- Wij willen dat publieke mobiliteit vooral een alternatief is voor de auto, en niet voor lopen en fietsen (al is dat niet helemaal te voorkomen). Zowel de brede basis als het HOV dragen hieraan bij.
- We zetten bij publieke mobiliteit in op betere spreiding van het gebruik over de week en over de dag. Zo voorkomen we dat we veel (extra) geld kwijt zijn aan voertuigen die maar een klein deel van de dag – namelijk in de spits – of maar een paar dagen per week nodig zijn. En we zorgen dat de voertuigen minder vaak leeg rijden of stil staan.
- We kijken per locatie, tijdstip en doelgroep wat een goed aanbod is. Soms is een directe verbinding wenselijk of noodzakelijk. In andere gevallen is overstappen ook geen probleem.
- Bij nieuwe wijken is ov nodig. We willen dat dit ov zo snel mogelijk beschikbaar is. Dit is alleen helemaal in het begin soms niet realistisch. Om te voorkomen dat mensen dan alsnog geen andere optie hebben dan de eigen auto, kunnen we beginnen met flexvervoer en deelmobiliteit, als opstap naar openbaar vervoer.
- Omdat de brede basis en HOV in publieke mobiliteit aan elkaar verbonden zijn, gebruiken wij de opbrengsten van het HOV om te investeren in zowel het HOV als in de brede basis. Om zo het beste totaalproduct te bieden aan de reizigers in onze regio.
- Hubs (zie verderop in dit hoofdstuk) en haltes zijn belangrijk in het samenhangende netwerk. Ze moeten aantrekkelijk zijn ingericht en makkelijk toegang tot de verschillende vervoersopties bieden. Loop- en fietsroutes naar de hubs en haltes moeten kort en aantrekkelijk zijn. Daarbij geldt wel: hoe kwalitatief beter het publieke mobiliteitsaanbod is, hoe langer mensen bereid zijn te lopen of fietsen naar een halte of hub.
- Ontvlechten van stromen betekent dat je nationale, regionale en lokale vervoersstromen niet met elkaar mengt, maar voor iedere stroom een apart vervoersmiddel inzet. Ontvlechting kan voordelen bieden. Het kan ruimte geven om meer reizigers te kunnen vervoeren, de betrouwbaarheid verbeteren en daardoor de gebieden in onze regio beter met elkaar verbinden. Ontvlechten sluit ook aan bij het idee achter publieke mobiliteit: iedere vervoersoptie inzetten waar dat het beste resultaat oplevert. Maar de kosten om te ontvlechten kunnen hoog zijn, omdat hiervoor extra infrastructuur en/of voertuigen nodig zijn. Voor de reiziger betekent het soms ook extra overstappen. We kijken dus per situatie of ontvlechten wenselijk is of niet en of het landelijke netwerk niet ook voor regionale verplaatsingen kan worden benut of omgekeerd.

CONCEPT

Multimodaal Toekomstbeeld: stap voor stap ontvlechten van openbaar vervoer

De woningbouw in de regio zorgt voor veel mobiliteit. We willen dat dit zo veel mogelijk duurzaam plaatsvindt. Dat betekent dus extra druk op het openbaar vervoer. Door lokale, regionale netwerken en het (inter)nationale netwerk te ontvlechten ontstaat meer capaciteit en kunnen meer reizigers worden vervoerd. Dit kan door te investeren in het hoofdrailnet, HOV-netwerk (zoals snelle busverbindingen) en uitbreiden van het metronet van Amsterdam.

We bieden een toegankelijk en betaalbaar systeem, waarin iedereen welkom is.

- Publieke mobiliteit moet voor de reiziger prettig zijn en geen stress veroorzaken.
- De publieke mobiliteit moet goed werken en betaalbaar zijn voor iedereen: reizigers mobiliteitsaanbieders en de overheid.
- We zorgen voor betere fysieke toegankelijkheid (met of zonder proactieve hulp), meer en beter begrijpelijke reisinformatie en lagere mentale drempels en we moedigen samenwerking aan tussen het ov en het doelgroepenvervoer. Realisatie van toegankelijke haltes is een belangrijke stap hierin.
- We onderzoeken of en hoe prijsprikkels kunnen helpen het tariefsysteem beter aan te laten sluiten bij onze beleidsdoelstellingen. Denk bijvoorbeeld aan *caps* (maximum tarief bijvoorbeeld per dag) of *degressieve tarieven* (lagere prijs per kilometer bij langere rit).
- We houden bij of door de maatregelen op het gebied van tarieven bepaalde groepen onredelijk nadeel hebben. Zo ja, dan nemen of vragen wij maatregelen.

Publieke mobiliteit moet duurzaam zijn.

- Alle voertuigen moeten zo snel mogelijk op 100% duurzaam opgewekte energie rijden. Voor de bussen, trams en metro's in de regio is dit in 2025 al het geval. Als de Vervoerregio ook opdrachtgever wordt van andere onderdelen van publieke mobiliteit, dan nemen wij 100% duurzaam opgewekte energie als uitgangspunt voor de opdracht. Als de Vervoerregio gene opdrachtgever is, kijken we hoe we de verantwoordelijke partijen kunnen aanmoedigen de stap naar duurzaam opgewekte energie zo snel mogelijk te zetten.
- We willen dat het materiaal- en grondstoffengebruik voor publieke mobiliteit minimaal is en dat zo veel mogelijk wordt hergebruikt. Ten slotte moet de infrastructuur voor publieke mobiliteit aangepast zijn op het veranderende klimaat.

Publieke mobiliteit moet fysiek en sociaal veilig zijn, met weinig hinder voor de omgeving en milieu.

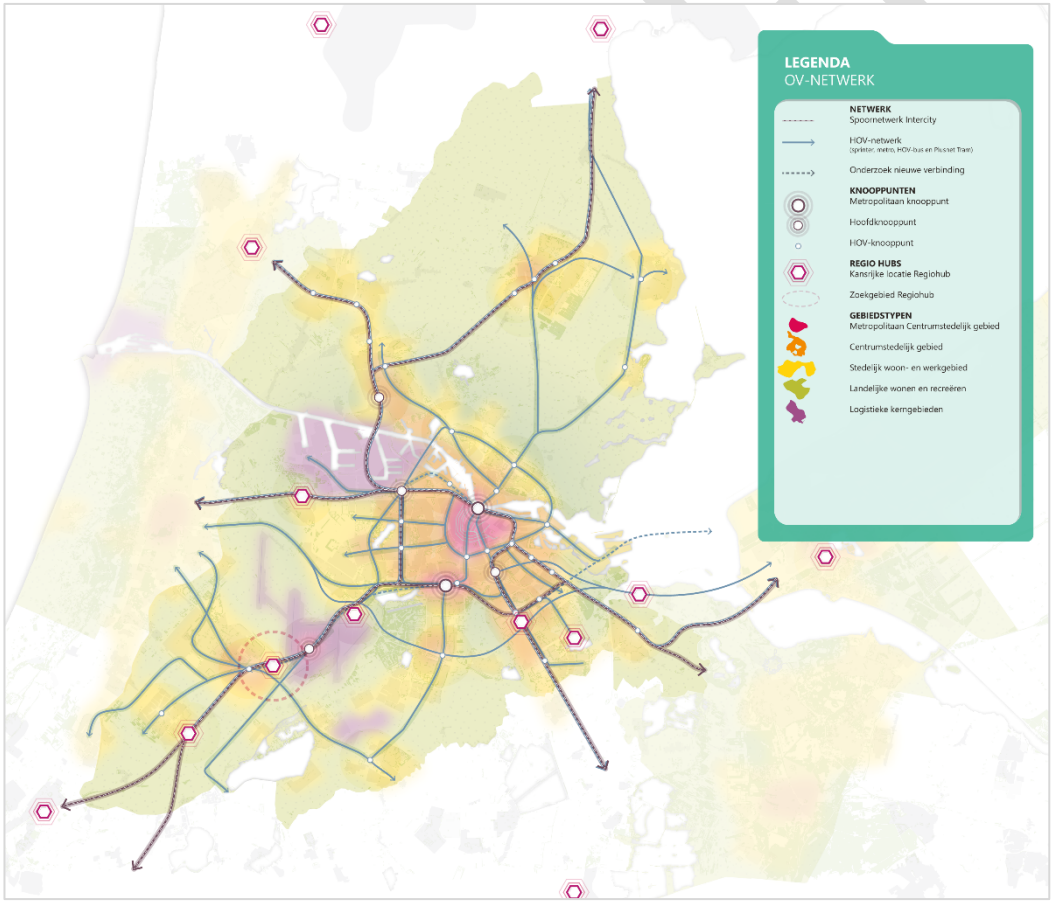
- Het gaat daarbij zowel om de plek van het ov op de weg, de inpassing in en aansluiting op de omgeving, de voertuigen zelf en om het gedrag van de chauffeurs.
- Railveiligheid en het in goede staat houden van het lokale spoor (metro, tram) hoort bij de wettelijke taken van de Vervoerregio. De Vervoerregio zorgt samen met zijn partners en met de wegbeheerders voor de bescherming van de railveiligheid en het beheer en onderhoud.
- Personeel en reizigers moeten veilig zijn en zich ook veilig voelen. De Vervoerregio stelt hiervoor eisen aan de vervoerders. Opleiding van personeel, informatie-uitwisseling tussen vervoerders en inzet van innovaties kunnen ervoor zorgen dat de veiligheid van reizigers en personeel verbetert.

CONCEPT

- Inpassing van publieke mobiliteit in de openbare ruimte moet gebeuren met zo min mogelijk hinder voor gebruikers van die openbare ruimte en voor omwonenden. Daarbij moet een goed evenwicht worden gevonden tussen het gemak voor voetgangers en fietsers om de weg over te steken, verkeersveiligheid en (vooral bij HOV) doorstroming.
- De vervoerders maken een klimaatplan waarin zij aangeven hoe zij de reiziger bij extreme weersomstandigheden informeren en/of helpen. Denk aan het aanbieden van water op een hete dag.

Netwerk

Het totale netwerk van publieke mobiliteit bestaat uit verschillende onderdelen. Voor het snelle en directe ov en de grotere hubs beschrijven wij ons voorkeursnetwerk in de kaart hieronder. Dit vraagt namelijk om grote investeringen, die vaak buiten de gemeente of regio om gaan. Het voorkeursnetwerk is ook het uitgangspunt voor de grote woningbouwontwikkelingen in onze regio. De brede basis, het verbindend ov en de kleine hubs zijn flexibeler. Ze kunnen ook aangepast worden aan actuele behoeftes én de mogelijkheden die de verschillende vervoersopties in de toekomst bieden. Daarom beschrijven we daarvoor geen voorkeursnetwerk.



Figuur 11: Netwerk snel en direct OV en grote hubs

Specifieke principes per onderdeel

Naast de algemene principes hebben we ook nog de volgende principes per onderdeel.

Principes brede basis

- De brede basis heeft in de publieke mobiliteit twee functies: het eerste (of laatste) deel van de reis (doordat het aansluit op HOV) én zelfstandig hoofdvervoermiddel op kortere afstanden.
- Het vervoer van de brede basis moet goed aansluiten op HOV en de overstap moet eenvoudig zijn. Het gaat dan om korte loopafstanden, korte wachttijd en afstemming van de tijden waarop gereden wordt (eerste / laatste rit).
- Als de overstap op grote mobiliteitshubs plaatsvindt, zetten we vooral in op vervoersopties die weinig ruimte gebruiken. Dus flexvervoer dat alleen kort stopt en dan weer vertrekt; en deelmobiliteit die minder ruimte inneemt (wel deelfiets, geen deelauto). Dit doen we omdat de ruimte rond de grote hubs beperkt én duur is.
- Beschikbaarheid in de buurt is bij de brede basis belangrijker dan snelheid en doorstroming. Omdat dit vervoer vaker in woon- en verblijfsgebieden komt, is extra aandacht nodig voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- De brede basis kan worden verzorgd met ov als het aantal reizigers hoog genoeg is. Maar ov is niet overal en op elk tijdstip de beste optie. In sommige gevallen is flexvervoer of deelmobiliteit dat. Voorwaarde is dan wel dat de reiziger het ook als een verbetering ervaart. Dit vraagt in elk geval goede beschikbaarheid, reis- en tariefinformatie, samenvoegen van vervoerbewijzen en overstapmogelijkheden.
- Voor ov is het stoppen bij officiële haltes meestal verplicht. Als flexvervoer ook op haltes stopt (dit is niet verplicht), moeten deze daarop ook zijn ingericht en herkenbaar zijn.
- Flexvervoer en deelmobiliteit kunnen worden aangeboden in opdracht van de Vervoerregio, eventueel in een aparte opdracht.

- Het is nodig de rol en verantwoordelijkheden van de Vervoerregio in *flexvervoer*, onder andere qua eisen aan de vervoerders, opdrachtgeverschap en financiering, verder uit te werken. We willen daarvoor ook met gemeenten die interesse hebben kijken waar we kansrijke experimenten met flexvervoer of deelmobiliteit kunnen starten om ervaring op te doen.
- Flexvervoer kan met professionele, betaalde chauffeurs worden uitgevoerd, betaald door een overheid of door bijvoorbeeld een groep van bedrijven. Maar het kan ook zijn dat de chauffeurs vrijwilligers zijn, die iets willen doen voor de buren of de samenleving. Dit werkt in een aantal gevallen heel goed, zoals bij AutoMaatje in Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn. Daarom omarmen we deze goede vrijwilligersinitiatieven. Daarbij kijken we wel hoe we ervoor kunnen zorgen dat deze initiatieven goed aansluiten op het overige aanbod van publieke mobiliteit.
- We willen met gemeenten onderzoeken of en hoe wij het samenvoegen van ov, flexvervoer en doelgroepenvervoer (in het kader van de Wmo, Wet maatschappelijke ondersteuning) verder kunnen brengen. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het Wmo-vervoer. Dit wordt steeds belangrijker omdat er meer oudere mensen zijn en omdat er minder geld is voor Wmo-vervoer. Daardoor krijgen minder 70-plussers een WMO-indicatie en het jaarlijkse kilometerbudget wordt kleiner.

- *Deelmobiliteit* heeft in onze regio een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Het aanbod aan deelmobiliteit wordt vooral verzorgd door een groeiend aantal particuliere ondernemingen,

CONCEPT

binnen grenzen die de wegbeheerder eventueel stelt. Om deelmobiliteit onderdeel van publieke mobiliteit te maken, is een volgende stap nodig.

- We brengen deelmobiliteit naar de reiziger meer in samenhang met ov en flexvervoer. Het gaat dan om reisinformatie en betaalsystemen, maar ook betere afstemming van de locaties waar deelmobiliteit aanwezig is op het ov en flexvervoer.
- We willen de samenwerking met marktpartijen die deelmobiliteit aanbieden als Vervoerregio zelf regelen. Eventueel wel in samenwerking met partners, maar we willen wel zelf kunnen sturen.
- Waar marktpartijen nu vooral zelf bepalen waar ze hun diensten aanbieden, willen wij in de toekomst zelf meer sturen op waar en wanneer deelmobiliteit beschikbaar is. We gebruiken hiervoor de kenmerken en wensen van de (mogelijke) gebruiker en van de verschillende gebiedstypes. En als dat nodig is ook met gebieden buiten de Vervoerregio.
- We onderzoeken wat de beste prijs van deelmobiliteit is vergeleken met het ov en flexvervoer en tussen de soorten deelvoertuigen. Zo kan een starttarief het voor de korte afstand aantrekkelijker maken om te lopen, of kun je met prijsprikkels zorgen dat voertuigen altijd dichtbij zijn voor volgende gebruikers. Ook kunnen we met de prijs actieve(re) deelmobiliteit (fiets) aanmoedigen.

Principes snel en direct ov

- Het snelle en directe ov geeft de reiziger in de regio een vlotte, aantrekkelijke en betrouwbare reis. De reistijd moet bij voorkeur vergelijkbaar of zelfs beter zijn dan met de auto. Iedere reiziger moet voordeel hebben bij dit snelle, directe aanbod, doordat de andere vormen van publieke mobiliteit hierop worden aangesloten.
- Bussen, trams, metro's of sprinters richten zich vooral op verplaatsingen over afstanden die niet of minder geschikt zijn voor lopen of fietsen (maar wel met de elektrische fiets). Denk aan 7 tot 25 kilometer. Bij de echt lange afstanden is de intercity het belangrijkste vervoersmiddel.

- We stellen bij *HOV* hoge eisen aan de betrouwbaarheid, snelheid en frequentie (hoe vaak vervoersmiddelen rijden). Dit betekent ook dat we hoge eisen aan de infrastructuur stellen, zoals (grotendeels) vrije banen. Mede vanwege deze hoge eisen en de investeringen die dat vraagt, is het HOV een selectief netwerk: een netwerk met een beperkt aantal routes.
- Het aantal reizigers op een lijn bepaalt voor een belangrijk deel welke vorm van HOV geschikt is: normale bus, BRT (Bus Rapid Transit), light rail, metro of zelfs sprintertreinen.
- Inpassing van HOV vraagt soms moeilijke keuzes. Deur-tot-deur reistijden zijn uiteindelijk het belangrijkste voor de reiziger. Vaker kunnen vertrekken, waardoor de wachttijd verkort, kan dan voor de reiziger opwegen tegen een iets lagere snelheid. En voor omwonenden kan het minder geluids- en trillingshinder betekenen. Maar als je harder kunt rijden, zijn er minder voertuigen nodig: het voertuig is dan sneller terug op het beginpunt om aan een volgende rit te beginnen. Wij zoeken hierin naar het juiste evenwicht, onder meer door verschillende typen lijnen goed op elkaar aan te laten sluiten.
- Op steeds meer plekken wordt de maximum snelheid binnen de bebouwde kom verlaagd van 50 naar 30 km/u. Wij hanteren hierbij als uitgangspunt dat HOV wel 50 km/u kan blijven rijden, ook omdat HOV vaak op vrije banen rijdt. Wel kan op specifieke delen van een traject, zoals in een stadscentrum, lagere snelheden echt nodig zijn. Of zijn extra oversteekmogelijkheden nodig, zodat

CONCEPT

het HOV niet een te grote barrière vormt. Dit kan, zolang dit maar een kort deel van het traject is en de reistijd overal betrouwbaar blijft.

- Metro en sprinters kunnen elkaar aanvullen in onze regio. Voor een deel biedt de metro directe verbindingen die de trein niet heeft, zoals Amsterdam Centraal – Amsterdam Zuid. En het omgekeerde is ook het geval, zoals de sprinters op de Zaanlijn en de Gooilijn. Voor een deel lopen ze naast elkaar. Dat geeft mogelijkheden om vervoersstromen slim te verdelen tussen metro en sprinter: de ene keer los van elkaar, de andere keer juist combineren.
- Voor de sprinters (en intercity's) is het Rijk de opdrachtgever. Wij willen er samen met het Rijk, NS en ProRail aan werken dat de trein, en zeker de sprinters en stations als onderdeel van ons regionale HOV, nog beter passen in ons systeem van publieke mobiliteit.

- De *intercity* is verbindt de grote centra in onze regio met de grote centra in de rest van Nederland. Internationale treinen (en bussen) verzorgen de verbinding met de landen om ons heen. Daarmee zijn deze treinen voor ons heel belangrijk, namelijk als alternatief voor de auto in Nederland en als alternatief voor het vliegtuig in Europa.
- De verantwoordelijkheid voor de (inter)nationale treinen ligt bij het Rijk. We willen met het Rijk samenwerken om deze treinen verder te verbeteren. Daarvoor werken we mee aan een aantal grote spoorverbeteringen, die ook voordeel hebben voor het HOV, zoals de verbeteringen op Amsterdam Centraal en Zuidasdok. Ook werken wij (mee) aan goede aankomst- en vertrekvoorzieningen op de stations. Wij willen dat het Rijk daarbij dan ook inzet op meer of betere sprinters en intercity's in onze regio.

Principes verbindend OV

- Het verbindende ov heeft dezelfde kwaliteit als het ov in de brede basis, maar we zien op deze verbindingen dat het aantal meer dat lijkt op dat van het snel en direct ov.
- Het gaat meestal om lijnen die wijken met knooppunten en met het centrum van Amsterdam verbinden.
- Hoewel er soms mogelijkheden zijn voor verbetering, verwachten we dat deze trajecten voor een groot deel dezelfde kwaliteit houden. Ze liggen namelijk in straten waar het openbaar vervoer vaak niet de hoogste prioriteit heeft in de openbare ruimte. Zeker als er in de buurt ook HOV beschikbaar is.
- We bekijken steeds of een verbindende OV-lijn in de huidige vorm goed aansluit bij de behoeften van de reizigers van dat moment, of dat omzetten naar volwaardig HOV of juist een beter aanbod in de brede basis meer voordeel geeft.

Prioriteiten

Publieke mobiliteit is niet een systeem dat er in één jaar staat. We geven nu de richting aan en willen dit in de komende jaren verder uitwerken en ontwikkelen, onder andere via de opdrachten aan vervoerders. Het vraagt een langzame overgang, waarbij nieuwe ontwikkelingen soms nog naast bestaand aanbod bestaan. We vinden het belangrijk dat nieuwe ontwikkelingen eerst goed blijken te werken. Daarbij snappen we dat reizigers een objectieve verbetering toch als een verslechtering kunnen ervaren, bijvoorbeeld doordat een voor hun bekende situatie wordt vervangen door iets nieuws.

CONCEPT

Dit vraagt dat wij de volgende onderdelen snel oppakken.

- We gaan onze visie op publieke mobiliteit verder invullen en duidelijker maken, in overleg met de gemeenten, reizigers en andere partners die we hierbij nodig hebben. We onderzoeken daarbij de behoeften van de verschillende doelgroepen en hoe we daarvoor kunnen zorgen in de verschillende gebiedstypen binnen onze regio. We omschrijven een tijdpad tot 2040, ontwikkelen een beeld van de samenwerkingen die we nodig hebben en maken een plan hoe we kunnen volgen of we op de goede weg zitten.
- We ontwikkelen een aanpak om de visie van publieke mobiliteit toe te passen in opdrachten aan vervoerders, waaronder die in Amsterdam. We kiezen ervoor om de verbeteringen stap voor stap realiseren en de reiziger te overtuigen.
- We stellen samen met de gemeenten een afwegingskader op voor keuzes, verantwoordelijkheden en rollen rond flexvervoer. Hierbij zoeken we de samenwerking met DOVA, dat landelijk werkt aan meer duidelijkheid over en gebruiksvriendelijkheid in het flexvervoer.
- In 2023 starten wij een traject om te onderzoeken welke organisatievorm mogelijk en gewenst is om deelmobiliteit in regionale vorm aan te sturen.
- We werken onze visie op HOV verder uit: hoe moeten de lijnen lopen, welke kwaliteit eisen we van vervoerders en welke verbeteringen aan de infrastructuur vraagt dat? Dat doen we samen met de gemeenten en andere partners. Hieraan kunnen we vervolgens onze investeringen en eisen voor vervoerders koppelen. We investeren in ieder geval verder in verbetering van ons HOV-netwerk, om de grote woningbouwontwikkelingen goed bereikbaar te maken.
- We gaan door met onze inzet om de toegankelijkheid van publieke mobiliteit te vergroten, zoals door realisatie van toegankelijke haltes.
- We hebben hoge ambities, om zowel iedereen toegang tot publieke mobiliteit te geven als hoogwaardig snel en direct ov te bieden. De financiële middelen groeien alleen niet vanzelf mee met onze ambities. We blijven daarom bij het rijk pleiten voor meer middelen voor regionaal ov.

3.4. PERSONENVERVOER OVER WATER

Personenvervoer over water kan extra vervoersopties bieden in gebieden waar het aanbod van andere vervoersmiddelen en/of infrastructuur problemen kent en er geen vaste oeververbindingen zijn. Daar zijn de standaard oplossingen over land niet altijd genoeg. Denk bijvoorbeeld aan de schiereilandenstructuur langs het IJ en Noordzeekanaal in Amsterdam en Zaanstad waar plekken soms moeilijk, of alleen met hoge kosten, met het normale ov te bereiken zijn. En hoewel de kosten van personenvervoer over water ook hoog zijn, kan het de reiziger zo wel een alternatief voor de auto geven.



CONCEPT

Ook speelt personenvervoer over water een rol in het fietsnetwerk. Waar minder fietsers zijn en/of een brug te duur is, wordt vaak gekeken naar een pont als oplossing.

Principes/netwerk

Algemeen

- Als er niet genoeg oplossingen over land zijn, kan gekeken worden naar vervoer over water. Dit moet dan wel uitstootvrij plaatsvinden.
- Er is onderscheid te maken tussen twee typen personenvervoer over water: (a) oeververbindingen, in plaats van een brug, vooral bedoeld om het water over te steken; bijvoorbeeld pontveren in het fietsnetwerk. En (b) vervoersdiensten over water, waarbij de reiziger niet (alleen) oversteekt, maar een langere afstand aflegt via het water. Het bekendste voorbeeld van dit laatste is de waterbus tussen Rotterdam en de Drechtsteden. Maar ook de pont van Amsterdam Centraal naar NDSM doet dit in zekere zin.
- De combinatie met de fiets is in beide vormen van vervoer over water sterk, of sterk te maken. Ook combinaties met toeristisch en recreatief vervoer bieden in beide gevallen kansen.
- Of vervoer over water zinvol is, bekijken wij vanuit het hele mobiliteitsnetwerk. Kan vervoer over water iets bieden wat andere vervoerswijzen niet of minder goed kunnen. Om dat in beeld te krijgen, kijken we naar waar mensen vandaan komen en heen willen en of water daarbij een belemmering vormt.
- Vervoer over water is vaak duur. Maar het biedt ook kansen in oevergebieden waar ov, fiets en deelvervoer minder kans van slagen hebben. Het biedt de reiziger extra keuzes en kan daarmee het autogebruik in bepaalde gebieden verlagen.

Oeververbindingen in plaats van een brug

- Vervoer over water speelt een belangrijke rol in het wegnemen van het water als belemmering in het fietsnetwerk, als een brug of tunnel te duur of technisch te lastig is. De combinatie tussen fiets en pont is daardoor erg sterk en draagt bij aan schoon, comfortabel en snel reizen.
- Een pont die vaak vaart maakt de verbinding aantrekkelijker voor de fietser. Zo kan de Hempont een grotere rol gaan hebben in het fietsnetwerk als deze vaker zou gaan varen.

Vervoersdiensten over water

- Vervoer over water kan een oplossing bieden voor gebieden waar het normale (H)OV dit niet kan geven. Het gaat hier dan om een verbinding tussen bestemmingen langs het water. Een voorwaarde voor het succes hiervan is wel snel en regelmatig vervoer.
- Dit vervoer over water speelt, op Amsterdam Centraal – NDSM na, nog geen rol in onze regio. Maar met de ontwikkelingen langs het IJ, Noordzeekanaal en Zaan (IJ-overs, Havenstad, Achtersluispolder, Hembrugterrein) ontstaan er mogelijk kansen met een regionale functie. De structuur van het gebied maakt de bereikbaarheid van standaard ov soms lastig en het water vormt belemmeringen voor de fietser. Deze locaties zijn daarom mogelijk geschikt voor een waterbusachtige oplossing. Zeker als deze snel genoeg kan varen en tegelijkertijd extra oversteekmogelijkheden over IJ, Noordzeekanaal en Zaan kan geven, die er nu nog niet zijn.

Rol Vervoerregio

- Bij pontveren / oeververbindingen ligt onze prioriteit bij verbetering van het netwerk van MRA Doorfietsroutes. Daar waar een oeververbinding volledig ontbreekt, of nu verzorgd wordt door een pontveer, onderzoeken wij wat de beste oplossing is (of we doen actief mee aan onderzoek

CONCEPT

van een gemeente of vaarwegbeheerder): (verbetering van) een pontveer, een brug of een tunnel.

- Op regionale fietsroutes ligt het initiatief voor onderzoek naar (verbetering van) een pontveer bij een gemeente, vaarwegbeheerder of wegbeheerder. Wij werken mee aan het onderzoek, zoals wij dit ook bij andere schakels in regionale fietsroutes zouden doen.
- Alleen daar, waar vervoersdiensten over water een kansrijke oplossing zijn als aanvulling op het regionale ov-systeem , onderzoeken we dat samen met gemeenten en vaarwegbeheerders. Op voorhand zien we dit soort kansen alleen bij de grootschalige ontwikkelingen langs IJ, Noordzeekanaal en Zaan. Dit is gebleken uit de studie naar HOV op de ZaanIJ-corridor (mar ook daar nog met veel haken en ogen). Op andere plekken zien wij alleen een lokaal en/of recreatief belang, voor weinig reizigers. Aan die onderzoeken werken wij niet mee.
- Als uit een onderzoek blijkt dat (verbeterd) vervoer over water zinvol kan zijn, dan is vervolgonderzoek nodig. Hierin moet onder meer worden bepaald hoe het gefinancierd kan worden. Dit hangt af van de taken en verantwoordelijkheden (zoals welke partij de (vaar)wegbeheerder is), maar ook de plek van de verbinding in het totale netwerk van onze regio.

3.5. AUTO

De auto is een snelle en prettige manier van verplaatsen van deur tot deur, die ook goed te gebruiken is voor mensen met bepaalde (lichamelijke) beperkingen. Ook in gebieden waar minder mensen wonen, biedt de auto vervoersopties die andere vervoerwijzen moeilijk kunnen bieden.
Er zijn sinds halverwege de vorige eeuw wel steeds meer auto's bijgekomen en auto's nemen veel ruimte in. Daardoor zijn de leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid in onze regio onder druk te staan. Deze druk neemt zeker in de drukke gebieden in onze regio alleen maar toe. Daarom is het afremmen de groei van het autoverkeer nodig. Voor het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) is berekend dat het autoverkeer ten minste 20 procent minder hard moet groeien om onze doelen haalbaar te maken. Dit moet gebeuren doordat mensen hun gedrag gaan aanpassen: minder vaak de auto nemen en minder vaak in de spits reizen.

Principes en prioriteiten

(Deel)auto blijft een van de keuze-opties
De auto blijft een rol spelen in het mobiliteitssysteem. We blijven de inwoners en bezoekers van onze regio keuzeopties bieden om dat vervoersmiddel te kiezen dat nodig is. In sommige gebieden zien we wel dat bijvoorbeeld de snelheid voor de auto wat lager komt te liggen. Zo gaan steeds meer gemeenten over op 30 km/uur in de bebouwde kom en wordt steeds vaker de keuze gemaakt om de kosten voor parkeren te verhogen in gebieden met weinig ruimte.

Auto-afhankelijkheid verkleinen
We zien dat sommige (groepen) mensen in bepaalde gebieden in onze regio de auto nodig hebben, bijvoorbeeld om naar hun werk te komen. De auto heeft hier zeker nog een rol. Toch is meer infrastructuur niet de beste oplossing hiervoor. Extra infrastructuur leidt tot meer autoverkeer én zorgt er vaak voor dat mensen nog verder gaan reizen met hun auto naar voorzieningen of werk. Als daardoor werk en voorzieningen uit de buurt verdwijnen, hebben die mensen hun auto nog meer nodig en hebben mensen zonder auto nog meer problemen hun bestemmingen te bereiken. We kiezen er daarom voor

CONCEPT

vooral in te zetten op verminderen van (de groei van) het autogebruik en -bezit. Bijvoorbeeld door samen met gemeenten in te zetten op fiets, ov, keten- en deelmobiliteit. Ook kan het helpen als gemeenten zorgen voor voldoende voorzieningen in de buurt.

Een passende rol voor de auto
Volgens het STOMP-principe willen we toe naar een situatie waarin de rol van de auto past bij het gebiedstype. In landelijk gebied blijft de rol van de auto groter. Maar daar waar lopen, fietsen, ov en/of deelmobiliteit goede mogelijkheden bieden, kan de auto een minder prominente plek krijgen of bijvoorbeeld meer buitenom worden geleid.. Een netwerk van regiohubs (zie volgende paragraaf) waarin overgestapt kan worden van het ene vervoersmiddel op het andere kan bijdragen aan een passende plek van de auto in stedelijke gebieden.

Verlagen risico's op ongevallen
De ernstigste verkeersongevallen treden nog steeds op als er een (vracht)auto bij betrokken is. Daarom werken we risico gestuurd: waar is het risico op een ongeval het grootst en wat kunnen we doen om het ongeval te voorkomen. Snelheid is een belangrijke risicofactor en op wegen met een maximum snelheid van 50 km/u is meer kans op (ernstige) ongevallen met auto's. Deze wegen verdienen dus extra aandacht. Als gemeenten in willen zetten op '30 als norm', verlaagt dat ook het risico. Daar denken wij dan in mee.

Parkeren en autoluwe maatregelen
Parkeren is een belangrijk en onmisbaar onderdeel van mobiliteitsbeleid. Het Multimodaal Toekomstbeeld MRA zegt hierover: *"Doelgerichte, gebied gebonden en integrale parkeermaatregelen kunnen een bijdrage leveren om het regionale mobiliteitssysteem te ontlasten. Daarbij zijn de mogelijkheden divers".* Hoewel parkeerbeleid een gemeentelijke verantwoordelijkheid is, zien wij dat parkeerbeleid heel effectief is om onze doelen te bereiken. De Vervoerregio denkt daarom graag met gemeenten mee over de manier waarop dit deel uit kan maken van een totale oplossing. Ook als gemeenten willen inzetten op autoluwe wijken, denken wij daarin mee. Daarbij zetten wij als Vervoerregio vooral ook in op de verbetering van de alternatieven voor de auto.

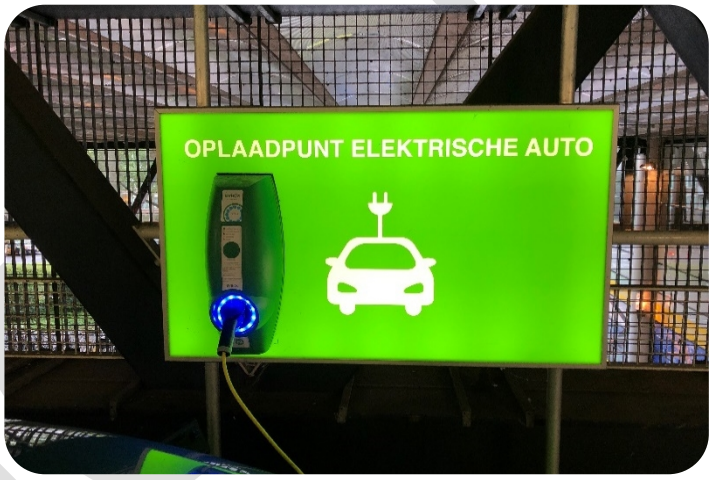
Gericht investeren
Waar knelpunten zijn in de doorstroming, zetten we eerst in op alternatieven en gedragsmaatregelen of op verbetering van de leef kwaliteit of veiligheid. Het kan zijn dat er op sommige regionale verbindingen nog wel auto-infrastructuur nodig is, vooral waar verbindingen nog missen, waar het een onmisbare schakel is om kernen autoluw te maken of voor het bereikbaar maken van regiohubs.
Soms rijden auto en ov op dezelfde infrastructuur. Als het ov daardoor onvoldoende doorstroomt, moeten we keuzes maken. We investeren dan bij voorkeur in verbeteringen die alleen het ov beter laten doorstromen, omdat we de concurrentiepositie van het ov ten opzichte van de auto willen verbeteren.

Inclusief
De auto is in sommige gevallen een inclusief vervoersmiddel: mensen met bepaalde beperkingen kunnen er hun bestemmingen mee bereiken, en soms is een (oude) auto ook goedkoper. Verder zijn vooral banen voor praktisch geschoolden op sommige locaties of tijden (vanwege ploegendiensten) vooral met de auto bereikbaar en minder goed met de fiets of het ov. We moeten hier rekening mee te houden bij het instellen van milieuzones of betaald rijden. Bij het aanbieden van deelmobiliteit en laadinfrastructuur moet ook rekening gehouden worden met de toegankelijkheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid.

CONCEPT

Gemotoriseerde tweewielers
Gemotoriseerde tweewielers (snor, brom- en motorfietsen) spelen een minder grote rol in de totale mobiliteit van de regio. Daarom stellen we hier geen beleidsregels voor op. Ze hebben op een aantal punten dezelfde invloed als de auto op leefkwaliteit, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Ze nemen wel minder ruimte in. Snorscooters en brommers hebben ook overeenkomsten met de elektrische fiets en speedpedelecs. Ze gebruiken soms dezelfde infrastructuur en hebben hetzelfde tempo.

Uitstootvrij rijden
De uitstootvrije auto scoort beter op geluidsoverlast (als ze langzamer rijden dan 50 km/uur) en schadelijke uitstoot. Bij ritten in binnenstedelijke gebieden die echt nodig zijn heeft de uitstootvrije auto daarom de voorkeur boven de verbrandingsmotor. Het ruimtebeslag, verkeersveiligheid en fijnstof, zoals microplastics van de banden, zijn alleen even hoog als die van auto's met een verbrandingsmotor.
De Vervoerregio ziet daarom voor zichzelf geen rol bij de aanleg van laadinfrastructuur voor personenauto's. Wel werken we samen met MRA-E. We denken graag mee als de aanleg van laadinfrastructuur gekoppeld is aan andere doelen, zoals het bouwen van hubs.



Deelauto's
Deelauto's staan minder lang stil dan privéauto's. De autodeler maakt bovendien minder kilometers dan de autobezitter: over deelgebruik wordt meestal beter nagedacht en er wordt dan veel meer afgewisseld met bijvoorbeeld ov. Dat je een deelauto's kunt pakken, stelt het moment van het kopen van een auto uit, en van uitstel komt soms afstel. De deelauto is daarmee een goede optie voor mensen die soms een auto nodig hebben en zo worden ze minder afhankelijk van een eigen auto.

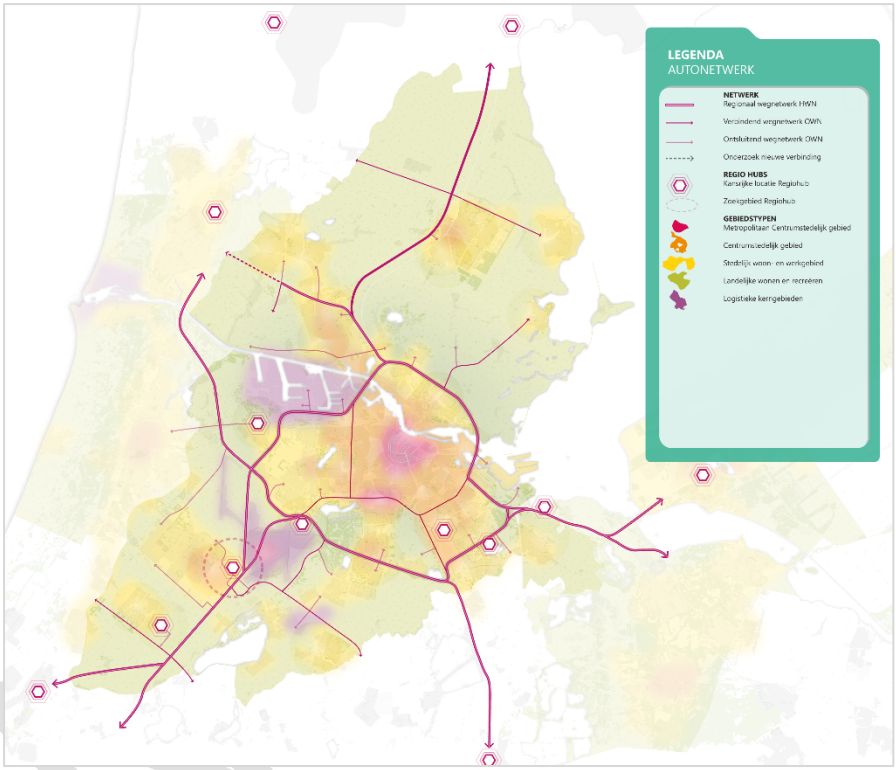
Autonoom rijden en semi-automatische functies
Het is op dit moment niet te voorspellen hoe belangrijk zelfrijdende voertuigen gaan worden en welke gevolgen dit dan gaat hebben. Experts verwachten dat autonoom rijden in meer stedelijke gebieden waarschijnlijk niet gaat werken. We zien wel een toename van semi-automatische functies in standaard auto's. Denk daarbij aan automatisch afstand houden met cruise control, (vracht)auto's virtueel aan elkaar koppelen waardoor treintjes van (vracht)auto's ontstaan, waarschuwen voor en voorkomen van botsingen of bijsturen als de auto van de rijstrook af gaat. Deze functies kunnen de verkeersveiligheid verhogen. Ze zijn vooral in de nieuwe en duurdere auto's te vinden en worden ook niet altijd aangezet door de gebruikers omdat ze lastig te gebruiken zijn.

Netwerk

De principes hebben wij vertaald in het hier gepresenteerde autonetwerk. De (grote) Ring om Amsterdam blijft nodig. Om bijvoorbeeld de verschillende landelijke gebieden en logistieke kerngebieden (en ook stedelijke woon- en werkgebieden) met elkaar te verbinden, is een compleet netwerk nodig, bijvoorbeeld om vanuit Waterland naar Uithoorn te rijden met de auto. Via de grote autoring (A10-noord, A10-oost, A1, A9, en A5) blijft dit mogelijk. Dit kwam als voorkeur uit de Regionale Netwerkstrategie MRA (2020).

In de centrumstedelijke gebieden wordt de auto alleen niet aangemoedigd, omdat hij veel ruimte inneemt. Het is dus minder logisch dat we hier veel autoverkeer doorheen sturen. Op het kaartbeeld staan daarom bepaalde delen van het bestaande snelwegnetwerk minder dik aangegeven (zoals A10-west, -zuid en -oost).

Het autonetwerk kan ook worden gebruikt door regionale busverbindingen (Bus Rapid Transit). De Vervoerregio zet zich op het hoofdwegennet in voor voorrang en aparte rijbanen voor ov.



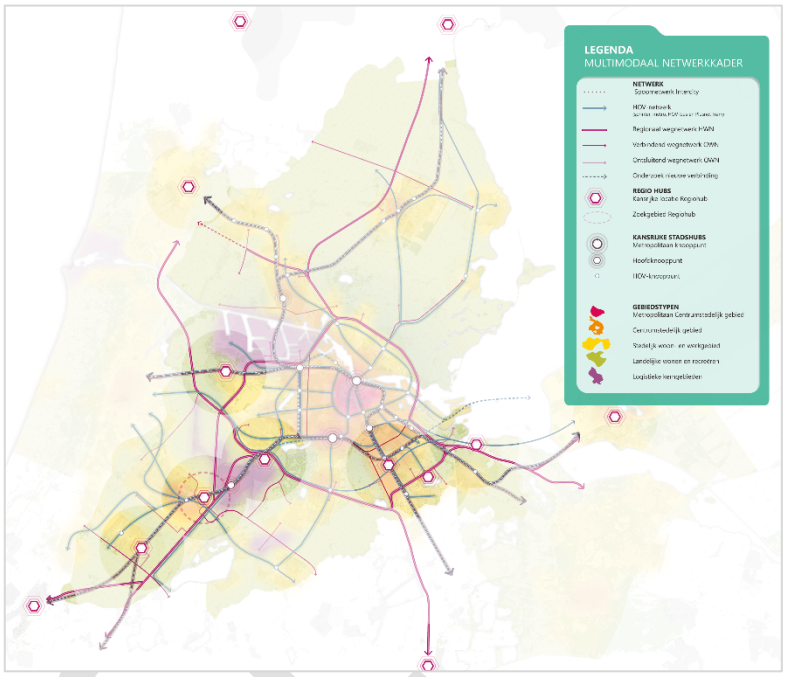
Figuur 12: Autonetwerk

Rol van de Vervoerregio

- We zetten vooral in op het verminderen van het autogebruik, door te zorgen voor en bij te dragen aan goede alternatieven voor de auto.
- Bij de (her)inrichting geven we de auto meestal lage prioriteit (volgens het STOMP-principe). We investeren slechts nog heel gericht in verbeteringen in het netwerk voor de auto.
- We willen het risico op ongevallen met auto's verlagen door extra aandacht te geven aan 50 km/u-wegen. Ook denken we mee met gemeenten die 30 km/u als norm willen instellen.
- Parkeerbeleid en autoluw beleid zijn een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De Vervoerregio ziet parkeren als een belangrijk onderdeel in het totale mobiliteitsbeleid. We denken dan ook graag met gemeenten mee. We betalen alleen niet mee bij het aanleggen of weghalen van parkeerplaatsen.

3.6. HUBS VOOR PERSONENVERVOER

Hubs geven mensen toegang tot verschillende vormen van (deel)mobiliteit, in de buurt van bijvoorbeeld hun woning of werkplek. Ze vergroten dus het aanbod en geven mensen meer keuzes. Daarmee worden inwoners, werknemers en bezoekers in onze regio minder afhankelijk van één vervoersmiddel. Hubs geven zo kansen om het gebruik van publieke mobiliteit te verhogen en voorkomen het gebruik van de auto in gebieden waar dat minder gewenst is. Daarnaast zijn (grotere) hubs belangrijk als overstappunt. Ze verbinden gebieden met minder ov-aanbod met de dichtbebouwde stad, door een overstap te geven van auto en fiets naar ov. Iedereen kan zo snel in de centrumgebieden komen, zonder in de file te staan. Andersom bieden hubs ook de reis naar landelijke gebieden voor mensen zonder eigen auto, bijvoorbeeld via deelmobiliteit. En ze zorgen voor de soepele overstap tussen verschillende vormen van publieke mobiliteit.



Figuur 13: Kaart met regiohubs en grotere stadshubs

Principes

Er zijn verschillende typen hubs. Ieder type heeft een eigen doel en doelgroep, die passen bij een bepaald gebied.



Regiohubs vormen de verbinding tussen aan de ene kant landelijke en stedelijke woongebieden en aan de andere kant centrumstedelijke en metropolitane werk-, winkel- en recreatielocaties. Ze leveren een overstap van auto naar trein of HOV, maar bieden ook toegang tot deelmobiliteit. Het is dus P+R, maar met een plus. Bij voorkeur liggen regiohubs vóór de file, op plekken waar ov aanwezig of te regelen is. Ook moeten de hubs goed met de fiets bereikbaar zijn vanuit omliggende wijken / dorpen. Woon-werkverkeer willen we opvangen in regiohubs op een zo groot mogelijke afstand van de bestemming. Vooral voor bezoekers leert de ervaring echter dat zij het aantrekkelijker vinden om wat verder naar de stad door te reizen, zeker buiten de spits.

CONCEPT

Voor de grote (werk)bestemmingen Amsterdam en Schiphol is daarom een netwerk van grote regiohubs nodig, op alle snelwegen richting de regio, in twee ringen: net buiten de grote ring (A5-A9) op plekken als Muiden en Halfweg-Zwanenburg; en op grotere afstanden, in plaatsen als Alkmaar, Almere en Breukelen. Maar ook kleinere regiohubs kunnen helpen, bijvoorbeeld om lokaal doorgaand verkeer richting Amsterdam te verminderen of voor de bereikbaarheidsopgave van centrumgebieden of toeristische plekken buiten Amsterdam. Wij zijn ons ervan bewust dat deze regiohubs mogelijk maar een klein deel van de bereikbaarheidsopgave oplossen. Maar: we willen dit wel stimuleren, om mensen meer keuzes te geven.

Multimodaal Toekomstbeeld: Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van steden

Hubs waar mensen overstappen van auto naar bijvoorbeeld openbaar vervoer dragen bij aan het leefbaar houden van onze steden, vermindering van autokilometers en betere doorstroming op het wegennet. Inzetten op gedragsmaatregelen en hubs gaat hand in hand. Potentie voor hubs dichtbij en verder van de steden neemt door de mobiliteitstransitie toe. Tegelijkertijd is het aanbieden van alternatieven zoals hubs een voorwaarde voor het slagen van de mobiliteitstransitie.

Stadshubs zijn de ov-knooppunten in stedelijke gebieden. Het ov-aanbod vullen we hier aan met een breed aanbod aan (deel)mobiliteit. Op een stadshub komen mensen met regionaal of landelijk ov de stad in, waar ze lopend, fietsend, met deelmobiliteit of ander ov verder naar hun bestemming gaan. Maar ook het omgekeerde kan: bewoners van de stad komen lopend, fietsend of met ov aan en gaan met HOV of trein naar een andere stad. Denk bij stadshubs aan veel trein- en metrostations in Amsterdam, maar ook HOV-locaties in steden of grotere dorpen buiten Amsterdam, zoals Purmerend Vurige Staart kunnen geschikt zijn. Stadshubs aan het autonetwerk met goed HOV richting de stad kunnen bovendien ingezet worden voor parkeren op afstand voor bewoners van centrumstedelijke gebieden.

Buurthubs en wijkhubs zijn bedoeld om bewoners gemakkelijk toegang te geven tot een zo breed mogelijk mobiliteitsaanbod. Afhankelijk van het type gebied gaat het om deel(bak)fietsen / elektrische fietsen, deelscooters en/of deelauto's. Bij wijkhubs is een goede verbinding met (H)OV belangrijk voor het goed laten werken van de hub, zeker bij autoluwe gebieden. Daarvoor zijn mogelijkheden om je fiets te parkeren belangrijk.



Voor een deel zijn dit soort hubs niet openbaar, als ze worden gerealiseerd als onderdeel van bijvoorbeeld een nieuw appartementencomplex of een nieuwe wijk. Openbaar gebruik heeft wel de voorkeur, omdat het dan de grootste bijdrage kan leveren aan het totale mobiliteitssysteem.
Hoewel er dus verschillende hubstypen zijn, worden ze soms gecombineerd. Een regiohub kan ook een stadshub zijn. En een

CONCEPT

regio- of stadshub kan een buurtfunctie hebben voor omliggende woningen of bedrijven. Vooral rond stations wordt het combineren steeds belangrijker, want stations zijn aantrekkelijk voor overstappen én voor woningbouw. Combineren geeft uitdagingen, maar ook kansen: het geeft meer reden om het ov uit te breiden.

Voor alle typen hubs geldt een aantal voorwaarden voor succes:

- De hubs moeten prettig, (sociaal) veilig en goed toegankelijk zijn voor iedereen en laadinfrastructuur hebben. Ook moeten ze te vinden en te herkennen zijn, met de landelijke huisstijl voor hubs als uitgangspunt. Goede ruimtelijke inpassing van de hub, zowel in het mobiliteitsnetwerk als het stedelijk netwerk, met goede looproutes naar de hub, is belangrijk.
- Het mobiliteitsaanbod moet toegankelijk en op orde zijn en voor langere tijd beschikbaar blijven. Hier zijn goede afspraken over nodig met bijvoorbeeld de ontwikkelaar en/of eigenaar van de hub, net als over de kosten van de aangeboden vervoersmiddelen en het beheer van de hub.
- Functies zoals een winkel, toilet of pakketpunt / -wand maken een hub aantrekkelijker. Zo wordt de hub niet alleen handig vanuit mobiliteit, maar wordt het ook een bestemming in het dagelijks leven. Zeker bij grotere hubs kijken we met gemeenten en andere partners of dit soort functies er kunnen komen. Ook kan een hub dienst doen als energiehub, waar de energievoorzieningen worden gedeeld. Zo wordt de druk op het energienet minder.
- De aantrekkelijkheid van het mobiliteitsaanbod op de hubs hangt verder vooral af van de reiskosten, en de kosten en beschikbaarheid van parkeren op de eindbestemming. Betalen naar gebruik, betaald parkeren en voetgangers- en fietsvriendelijke centrumgebieden zijn allemaal belangrijk voor het succes van hubs.

Prioriteiten en rol van de vervoerregio

Voor hubs voor personenvervoer zien wij de volgende prioriteiten en rollen voor de Vervoerregio.

- Concept- en kennisontwikkeling: knooppunten waren vroeger vooral gericht op overstappen. De verbreding naar (ook) het bieden van een breed mobiliteitsaanbod leidt tot nieuwe uitdagingen, waar nog niet altijd de oplossing voor gevonden is, zoals de verbinding van ov en deelmobiliteit en hoe en met wie je het beste kunt samenwerken. Wij zorgen voor het ontwikkelen en delen van kennis onder onze gemeenten, onder meer via het MRA-platform Smart Mobility.
- Verder uitwerken en aanmoedigen van de realisatie van het netwerk van grote regiohubs. Dit netwerk is erg belangrijk voor de regionale bereikbaarheid. We willen een stimulerende en coördinerende rol op ons nemen bij de verdere uitwerking en realisatie ervan. Dit doen we met partners als de provincies Noord-Holland en Flevoland, omdat veel regiohubs buiten de Vervoerregio liggen.
- We sturen erop dat de voorgestelde locaties uit het Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA met gemeenten verder worden uitgewerkt, in ieder geval die in de Vervoerregio vallen. Als dit nodig is kijken we naar extra of andere locaties. Vooral aan de noordkant van de MRA zijn er weinig opties. Als er te weinig ov is en een locatie is niet bereikbaar met de fiets, dan moeten we ook kijken of daar verbeteringen mogelijk zijn. We betalen ook mee aan de realisatie van de regiohubs.
- Kleinere regiohubs, zoals aan de zuidkant van onze regio in Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer. Onderzoek hiernaar ondersteunen wij. Onze inzet en bijdrage in de realisatie hangt af van of de hub een aanmoediging voor het ov kan opleveren.

CONCEPT

- Aanmoedigen realisatie stadshubs. Deze hubs vallen samen met knooppunten van het regionale ov. Daarom is realisatie van goede stadshubs belangrijk voor de Vervoerregio. Wij betalen mee aan goede plannen voor stadshubs, als ze voorzieningen voor ov, deelmobiliteit en fiets hebben.
- Concept- en kennisontwikkeling voor wijk- en buurthubs. Dit is de verantwoordelijkheid van gemeenten en ontwikkelaars. Maar als onderdeel van de concept- en kennisontwikkeling kunnen wij een rol spelen bij buurt- en wijkhubs die als proef worden gerealiseerd.

3.7. GOEDERENVERVOER



De logistieke keuzes die bedrijven, maar ook particulieren maken, zie je terug in goederenvervoer. Dit vervoer is nodig voor het bevoorraden van winkels en horeca, voor het mogelijk maken van bouwactiviteiten en voor de productie op bedrijventerreinen. Aan de andere kant zorgt dit goederenvervoer vaak voor verkeersonveiligheid en voor minder leefkwaliteit. Goederenvervoer is niet één vervoersmiddel, maar een hele set aan manieren van vervoer. Van zeeschip, vliegtuig en buisleiding, trein, binnenvaartschip, vracht- en bestelauto, tot fiets, LEVV's (lichte elektrische vrachtvoertuigen) en drones. Plekken waar goederen worden overgezet op een ander vervoersmiddel en logistieke hubs vormen de verbinding tussen verschillende goederenstromen en vervoersmiddelen.

Tot voor kort ging het in het goederenvervoer vooral om bundelen van goederen en grotere voertuigen. Zo heb je het minst aantal verplaatsingen. Inmiddels zien we in de bebouwde kom vaker kleine, schone, stille voertuigen. Aan de ene kant omdat door de groei van internetbestellingen steeds meer huizen moeten worden bereikt, aan de andere kant doordat grote voertuigen in steden en dorpen steeds minder goed passen bij de hoge leefkwaliteit die we willen. Dit leidt wel tot nieuwe aandachtspunten voor de verkeersveiligheid, doordat de (kleine) voertuigen in aantal toenemen en steeds stiller zijn.
Ook wordt de verduurzaming van het goederenvervoer niet meer alleen bereikt door meer leveringen samen te voegen, maar vooral door schonere aandrijving.

Principes
Het goederenvervoernetwerk in onze regio moet de verbinding leggen tussen het (inter)nationale vervoer en het regionale en lokale vervoer. Ook moet het bijdragen aan de verdere verduurzaming van het goederenvervoer. Daarbij gebruiken we de volgende principes.

Multimodaal Toekomstbeeld: Neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave

Een duurzaam, veilig, efficiënt en concurrerend logistiek systeem is een randvoorwaarde voor een goed functionerende Metropoolregio Amsterdam. Het is belangrijk om goederenvervoer aan de voorkant mee te nemen in verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven anders worden kansen gemist voor een integrale aanpak en bestaat het risico dat het hele logistieke systeem in de knel raakt.

- Buiten de bebouwde kom gaan er grote goederenstromen naar Schiphol, de haven van Amsterdam, Greenport Aalsmeer en onze grote bedrijventerreinen en industriecomplexen. Waar mogelijk willen wij dat dit over water of spoor gaat (zolang dit past bij onze ov-ambities), anders over de weg met vrachtwagens. Het wegvervoer rijdt over routes, die qua leefbaarheid, veiligheid en doorstroming het meest geschikt zijn. Een hoge betrouwbaarheid (weinig kans op files en vertraging) kan vervoerders verleiden een gewenste route te kiezen.
- Op logistieke hubs komt het landelijke vervoer en het regionale vervoer bij elkaar, zoals bestelbusjes of (bak)fietsen. Hier kunnen goederen worden overgeslagen en gecombineerd. Deze hubs liggen vooral op bedrijventerreinen, zeker niet in woonbuurten. Afhankelijk van de goederenstroom moeten ze dicht genoeg bij de bestemming in stad of dorp liggen zodat het vervoer daarna ook met de fiets of LEVV (licht elektrische vrachtvoertuig) verder kan.
- Binnen de bebouwde kom, in stad of dorp, zetten we daar waar dat nodig is, voor de kleine stromen in op kleine, schone, stille voertuigen: bakfietsen, uitstootvrije bestelauto's en LEVV's. Afleverpunten zorgen voor minder ritten door woonstraten. Duidelijke regels en goede (laad-/los)voorzieningen zorgen ervoor dat deze kleinere voertuigen niet onnodig op de stoep parkeren of het fietspad of de weg afsluiten.
- Voor grote, gecombineerde zendingen voor één of enkele bestemmingen in één stad of dorp, zoals een vrachtwagen vol met goederen voor één supermarkt, blijft buiten de historische centra de (uitstootvrije) vrachtwagen het meest geschikt. Deze vervangen door kleinere voertuigen leidt tot meer verkeer, meer overlast en meer onveiligheid. Wel moeten we ervoor zorgen dat de vrachtauto's zo weinig mogelijk in de buurt komen van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals bij scholen en winkelgebieden, door venstertijden in te stellen en veilige losplekken te creëren.
- Zero emissie zones voor logistiek – gebieden waarin alleen uitstootvrije vracht- en bestelauto's naar binnen mogen – helpen bij de verduurzaming. Dat geldt ook voor de realisatie van elektrische laadvoorzieningen en -pleinen voor logistiek. Het liefst combineren we die met logistieke hubs, omdat de voertuigen daar langere tijd stil staan. Deze hubs kunnen dan ook dienen als energiehub, waar energievoorzieningen worden gedeeld door meerdere gebruikers.

Netwerk
De principes verwerken we in een multimodaal netwerk goederenvervoer[1], dat de belangrijkste bestemmingen en hubs op een goede manier bereikbaar maakt. Voor logistieke hubs leggen we de locaties niet vast, maar geven we voorkeurslocaties en zoekgebieden aan. Per type goederenstroom kunnen de beste plekken voor hubs verschillen.

Prioriteiten
In de netwerken van water, spoor en weg is de afgelopen jaren vanuit Rijk, provincie en gemeenten al veel geïnvesteerd. Er zijn mogelijk nog steeds investeringen nodig, vooral bij water (overzetlocaties) en spoor. Welke dat zijn, volgt (straks) uit het multimodaal netwerk goederenvervoer
Onze prioriteit ligt verder op de realisatie van logistieke hubs, zero emissie zones en laadpleinen. Dit zijn nieuwe onderdelen van het goederennetwerk waarin nog flinke stappen moeten worden gezet en waar regionale regie belangrijk is.

[1] Dit wordt voorjaar 2023 opgesteld als onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld van de MRA en krijgt een plek in de definitieve versie van dit Beleidskader.

CONCEPT

Rol van de Vervoerregio
Realisatie van logistieke hubs en laadpleinen zien wij als een commerciële verantwoordelijkheid, in samenwerking met de gemeenten. Deze hubs zijn vaak niet voor één gemeente, maar voor een hele (deel)regio. Daarom zien wij een rol voor de Vervoerregio in het ondersteunen van het proces om tot hubs en laadpleinen te komen op de meest geschikte locaties. Daarbij delen we als dat nodig is onze kennis. De acties die nodig zijn worden op dit moment onderzocht als onderdeel van de logistieke hubsvisie van de Vervoerregio.

Verder zien wij een rol voor de Vervoerregio bij het afstemmen van logistieke regels. Verschillen in regels tussen gemeenten kunnen zorgen voor ongewenste situaties, zoals het moeten inzetten van meer voertuigen die minder vol zitten. Daarom werken we via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS), als onderdeel van ons programma Slim & Duurzaam, aan betere afstemming van venstertijden (wanneer mag worden bevoorraad), ontheffingen- en privilegebeleid (wanneer krijgt iemand buiten de venstertijden toch toegang, of wanneer mag een bedrijf op een busbaan rijden) en handhaving.

Het ontwikkelen van kennis over (stad)logistiek, zoals onderzoek naar oplossingen voor het laden en lossen van kleine voertuigen in de openbare ruimte, verloopt via het MRA-platform Smart Mobility en het programma Slim & Duurzaam.

Ten slotte zien wij ons als toekomstig bewaker van de kwaliteit van het multimodaal netwerk goederenvervoer. Bij projecten op dit netwerk geven we kwaliteitseisen mee aan de wegbeheerder.

3.8. VERKEERSMANAGEMENT

Verkeersmanagement gaat over het sturen van verkeersstromen. Dat gebeurt met verkeerslichten, (dynamische) verkeersborden en panelen langs en boven de weg en met (digitale) reisinformatie.

Principes
Verkeersmanagement helpt reizigers zich soepel te verplaatsen in de regio. Op dit moment wordt het nog vooral ingezet om de doorstroming op de weg te verbeteren en de zorgen dat autoverkeer niet (te erg) vastloopt.



Er zijn kansen om met verkeersmanagement nog meer bij te dragen aan de vijf doelen van het Beleidskader Mobiliteit. Zo kan het het STOMP-principe versterken. Bijvoorbeeld door fietsers extra lang groen licht te geven bij verkeerslichten of door reizigers direct te informeren over overstapmogelijkheden. Ook kan het ingezet worden om verkeer om te leiden en zo overlast en vervuiling door verkeer in kwetsbare natuurgebieden te verminderen en de leefbaarheid in woonwijken te vergroten. Ook gebruik gericht op betere verkeerveiligheid is mogelijk, zoals dynamische wegafsluitingen bij scholen of een maximum snelheid die wordt aangepast op de drukte van dat moment. Dit kan met dynamische borden langs / boven de weg (zoals DRIP's), maar steeds meer gaat dit via de mobiele telefoon of komt de informatie op een andere manier in het voertuig zelf terecht.

CONCEPT

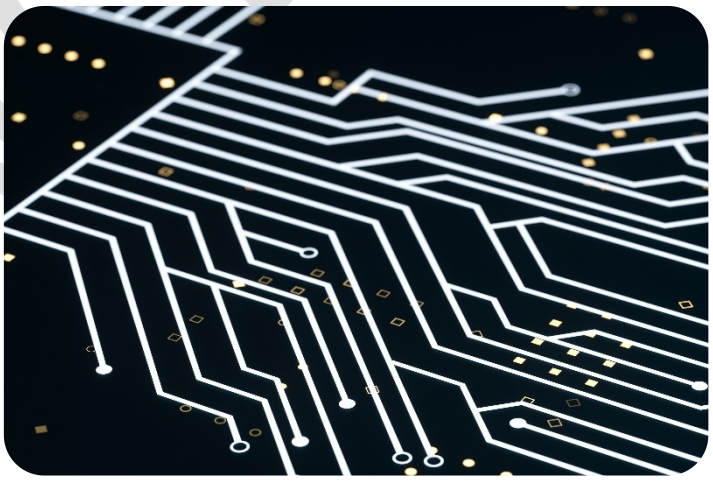
Rol van de Vervoerregio
Het verkeersmanagement in de regio is de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio, Provincie Noord-Holland en gemeenten samen. De Vervoerregio houdt zich daarbij alleen bezig met de vraag hoe wij verkeersmanagement voor de langere termijn het beste kunnen inzetten. We betalen daarom mee aan en werken mee aan regionale verkeersmanagementvisies. Daar brengen wij de doelen en keuzes van dit Beleidskader Mobiliteit in. Onze inzet en rol hangt af van hoeveel we in deze visies kunnen bereiken als het gaat om onze doelen.

De verantwoordelijkheid voor het tactische en operationele niveau (uitvoering) ligt bij de wegbeheerders. Wel is het zo dat wij bij infrastructurele projecten regelmatig meebetalen aan systemen zoals verkeerslichten. Dat blijven wij doen, met de voorwaarde dat deze systemen (of beter: de manier waarop ze worden ingezet) wel moeten bijdragen aan de onze doelen.

3.9. DIGITALISERING EN DATA

Digitalisering en data zijn niet meer weg te denken uit onze samenleving. Ze zijn ook een middel om onze beleidsdoelen te realiseren. Het kan ons helpen om het ov, mobiliteitsdiensten en verkeersstromen goed te laten verlopen. Maar er zijn ook reizigers die niet of moeilijker kunnen omgaan met digitalisering. We moeten voorkomen dat dit ervoor zorgt dat zij minder toegang tot mobiliteit krijgen. Ook zijn we ons ervan bewust dat aan digitale middelen (economische) belangen kunnen zitten en data goed beveiligd moet worden.

Rol van de Vervoerregio en principes
De overheid stelt grenzen, regels en eisen vast in het ruimtelijke domein. Wij vinden het daarom logisch dat de overheid op dezelfde manier grenzen stelt aan data en digitale infrastructuur voor mobiliteit. Daarmee willen wij ervoor zorgen dat:



1. publieke dienstverlening aan burgers verbetert;
2. data beschikbaar is en verantwoord gebruikt kan worden voor mobiliteitsdiensten die aan onze doelen bijdragen;
3. data veilig is en de privacy verbetert;
4. we zien wat de toekomst kan brengen en wat nieuwe technologische ontwikkelingen daarin kunnen betekenen.

Verbeteren van de publieke dienstverlening aan burgers
Digitalisering moet en kan bijdragen aan onze vijf doelen. Daarvoor is het wel belangrijk dat de mobiliteitsdiensten betrouwbare data en digitale infrastructuur kunnen gebruiken. Anders werken de diensten mogelijk niet goed en haken gebruikers af.
We zorgen daarom dat onze eigen data goed en betrouwbaar zijn. En als onze partners data van ons gebruiken, dan gaan we van hun ook data terugvragen. Hierbij blijft het uitgangspunt: ‘Overheid heeft de

CONCEPT

data, de markt maakt de apps'. De overheid kan wel instappen als iets niet (goed) opgepakt wordt door de markt. Voorbeelden hiervan zijn de projecten Haltebuddy en iMaaS. Ook willen we niet dat een paar grote partijen alle diensten in handen hebben. We willen er daarom voor zorgen dat ook kleine partijen altijd toegang houden tot de markt.

Verantwoord datagebruik
De Vervoerregio heeft het 'TADA manifest[2]' ondertekend. Hiermee beloven we dat we ons inspannen om ons aan een aantal spelregels voor verantwoord datagebruik te houden, waarbij we redeneren vanuit de mens. Dit gaat onder meer om data minimalisatie: alleen data verzamelen die voor een duidelijk doel echt nodig zijn.

Verbeteren databeveiliging en privacy
Het beheer van overheidsgegevens heeft heel wat uitdagingen op het gebied van privacy en beveiliging. Uiteraard moeten we altijd voldoen aan de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming. Maar we gaan verder. Naast de TADA principes, zijn wij '*privacy by design*' als de standaard. Dit betekent dat je al tijdens de ontwikkeling van nieuwe diensten privacy als uitgangspunt neemt en dit niet pas aan het einde regelt. Ook gestructureerde en veilige gegevensuitwisseling verhoogt de beveiliging.
Voor cybersecurity gaan we er verder vanuit dat de veiligheidssituatie nooit mag verslechteren en dat het risico zo laag mogelijk moet zijn, maar wel tegen redelijke kosten en met redelijke inspanningen.

Nieuwe technologische ontwikkelingen in data en digitalisering
Tenslotte volgen we nieuwe ontwikkelingen zoals kunstmatige intelligentie toepassingen en gezichtsherkenning. Daarbij kijken we of die de publieke dienstverlening aan burgers kunnen verbeteren, welke risico's eraan kleven en of dat opweegt tegen de voordelen. Kunstmatige intelligentie geeft bijvoorbeeld ook risico's, bijvoorbeeld doordat het systeem verkeerde aannames doet op basis van de data (bias) of de privacy niet verzekerd is. We werken samen met kennisinstellingen om dit soort problemen te voorkomen.

Door de lucht? Regionale luchtmobiliteit

Buiten de standaard manier van vliegen (vliegtuigen, helikopters) zijn er ook nieuwe luchtmobiliteitsdiensten in ontwikkeling. Het stedelijke en regionale luchtruim is nooit eerder als onderdeel van het transportsysteem gezien. Met de komst van drones en luchttaxi's begint onze kijk hierop langzaam te veranderen.

Er zijn voor nu geen aanwijzingen dat de introductie van luchtmobiliteitsdiensten een belangrijke bijdrage gaat leveren aan onze doelen op gebied van inclusiviteit, duurzaamheid en leefbaarheid. Wel kan luchtmobiliteit in de toekomst mogelijk bijdragen aan allerlei (stads)logistieke processen. Te denken valt aan het slimmer en sneller vervoeren van medische hulpmiddelen bij noodgevallen, reparaties op lastige plekken of het bijhouden van verkeersstromen.
Bij luchtvervoer moet rekening gehouden worden met de sociale acceptatie. Uit Europees onderzoek blijkt dat burgers zich vaak zorgen maken om de veiligheid (gevaar voor ongevallen), geluidshinder en (in mindere mate) over privacy.

We volgen ontwikkelingen in binnen- en buitenland op dit gebied. Aan de hand daarvan bepalen we de inzet van de Vervoerregio.

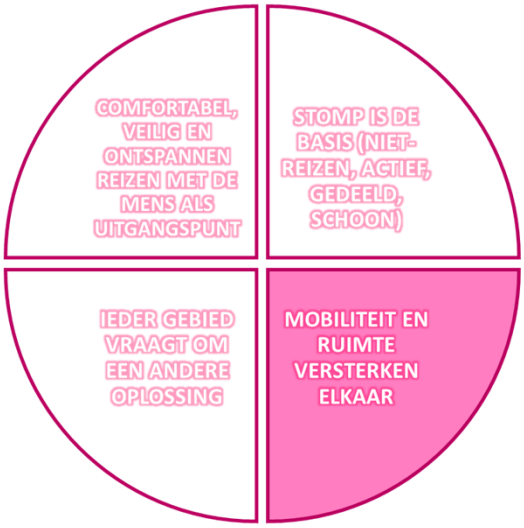
[2] https://tada.city/

4. RUIMTE & MOBILITEIT

Op ruimtelijk gebied worden op verschillende niveaus keuzes gemaakt, die ook een sterke relatie met elkaar hebben. In de ruimtelijke ordening wordt voor de hele regio bepaald waar nieuwe woningen komen, waar recreatie versterkt wordt, waar meer werkgelegenheid komt of juist minder. Als deze locaties zijn gekozen, worden ze in ruimtelijke plannen verder ingevuld. En ten slotte wordt de openbare ruimte – straten, wegen, stationsgebieden en pleinen – ingericht. Op al deze niveaus worden keuzes gemaakt die de mobiliteitskeuzes van mensen sterk sturen. In dit hoofdstuk geven we voor elk niveau onze inzet aan.



Met dit hoofdstuk geven we vooral – maar niet alleen – invulling aan het principe **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 willen reizen. Samen met onze partners streven we naar nabijheid van dagelijkse activiteiten en prettig ingerichte wijken, buurten en straten. We maken afspraken over de bereikbaarheid binnen ruimtelijke plannen."



CONCEPT

4.1. RUIMTELIJKE ORDENING EN NABIJHEID

Het aantal inwoners, werknemers, bezoekers en toeristen in onze regio is de afgelopen tien jaar hard gegroeid. Ook voor de komende jaren verwachten we fors meer inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen. Verder zien we dat niet iedereen dichtbij huis werkt, wat nog meer drukte veroorzaakt. De beperkte ruimte laat grote groei van de mobiliteit simpelweg niet toe. In stedelijke gebieden is te weinig ruimte meer, en nieuwe verbindingen kunnen niet zomaar worden gemaakt. De ruimte is namelijk ook voor andere dingen nodig of bestemd: wonen, natuur, water of energievoorzieningen.

Multimodaal Toekomstbeeld: Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid

Het is van cruciaal belang om het tempo van de verstedelijking en bereikbaarheid en het moment waarop verschillende locaties ontwikkeld gaan worden goed op elkaar af te stemmen. Essentieel is dat de groei van de werkgelegenheid beter gespreid wordt over de regio en dat er wordt gewerkt aan de kwaliteit van de bereikbaarheid van steden binnen de MRA.

Principes en prioriteiten: sturen op het ruimtelijke domein
We willen een ruimtelijke inrichting waarbij verplaatsingen zoveel mogelijk met actieve vervoersmiddelen (fiets, lopend) kunnen plaatsvinden, dan met openbaar vervoer en pas in de laatste plaats met de auto. De Vervoerregio zet eerst in op meer nabijheid; mobiliteitsoplossingen volgen daarna. De dagelijkse voorzieningen, zoals winkels en scholen liggen bij voorkeur op loop- en fietsafstand, maar ook sportfaciliteiten of medische voorzieningen moeten op redelijke afstand liggen. Het gaat hierbij niet altijd om extra voorzieningen, soms juist ook om het behoud ervan.
Ook bouwen op de juiste plekken is belangrijk: geschikte plekken om nieuwe woningen, kantoren of bedrijfspanden te bouwen zijn die locaties die dichtbij voorzieningen en infrastructuur waar nog ruimte is voor groei van het ov en voor een deel ook de auto.

Daarnaast is het wenselijk dat de woon-werkbalans verbetert: meer banen in de grotere woonkernen in de regio, ook in bijvoorbeeld gemengde woon-werkmilieus. Niet alleen binnen de Vervoerregio in plaatsen als Hoofddorp of Purmerend, maar ook in de rest van de MRA, zoals in Almere en Haarlem. Uit onderzoek is verder gebleken dat een groot deel van de banen voor praktisch opgeleiden slecht bereikbaar is, vooral als zij geen auto hebben of kunnen gebruiken. Dit vraagt extra aandacht.

Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de woningbouw in de metropoolregio. Alle geplande woningbouw is nodig, maar we gaan eerst de locaties bouwen die het meest geschikt zijn. Deze afspraken zijn vastgesteld door de gemeenten en de Vervoerregio, de Verstedelijkingsafspraken in MRA-verband.

Rol vervoerregio
De Vervoerregio heeft zelf geen ruimtelijke taken. Wel kunnen we actief onze kennis en expertise inbrengen. Door ons vroeg te betrekken, kunnen wij gemeenten helpen de plannen zo veel mogelijk aan te laten sluiten op onze doelen en het STOMP-principe. En dat helpt weer als de gemeente een investeringsaanvraag bij de Vervoerregio wil indienen: de hoogte van onze bijdrage hangt af van de mate waarin een project bijdraagt aan onze doelen. Verder hebben we uiteraard onze wettelijke taak als opdrachtgever van het openbaar vervoer en onze verantwoordelijkheid voor de veiligheid en het behoud van de lokale spoorweginfrastructuur.

CONCEPT

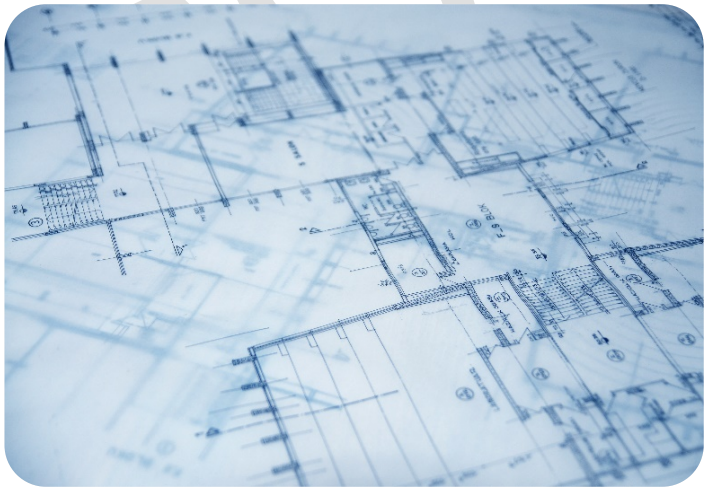
Planvorming
Met de komst van de Omgevingswet zijn gemeenten, maar ook provincies en het Rijk, omgevingsvisies op gaan stellen, en vanuit daar mobiliteitsvisies. Een stap concreter zijn de omgevingsplannen en mobiliteitsplannen. De Vervoerregio zet in op vroege betrokkenheid deze plannen om de ruimte en mobiliteit zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, samen met onze gemeentelijke partners en de provincie. We betrekken hierbij de nabijheid van voorzieningen en kijken naar de bereikbaarheid volgens het STOMP-principe. Is deze goed geregeld, of snel op orde te krijgen? Ook sluiten we zo dicht mogelijk aan bij de planning die in de verstedelijkingsafspraken is afgesproken. De financiering passen we aan aan de situatie.

Bovenplanse mobiliteitsopgaven
Bij bouwprojecten wordt vaak vanuit het bouwproject meebetaald aan oplossingen voor mobiliteit. Veel grotere mobiliteitsprojecten bedienen vaak meerdere nieuwbouwontwikkelingen. In dat geval zijn afspraken nodig over de verdeling van deze zogenaamde “bovenplanse” kosten: wat zijn de mobiliteitsprojecten die meerdere bouwprojecten bedienen en wat draagt ieder bouwproject daar financieel aan bij. De gemeenten leggen deze afspraken vast, bijvoorbeeld in een gemeentelijke nota. Wij willen als Vervoerregio betrokken zijn bij deze afspraken, omdat ook onze investeringen hier onderdeel van kunnen zijn.

4.2. MOBILITEIT IN RUIMTELIJKE ONTWIKKELPLANNEN

Als de locatie voor een nieuwe wijk of bedrijventerrein is gekozen, moeten nog veel keuzes worden gemaakt. Dit gebeurt in een ruimtelijk ontwikkelplan. De keuzes hierin bepalen de mobiliteit. Waar komen de voorzieningen? Worden er bij ov-haltes extra veel woningen gebouwd? Kan de fiets vlakbij huis worden geparkeerd, waar staat de auto en waar deelmobiliteit? Waar worden pakketten afgeleverd en hoe worden winkels bevoorraad?

In bijna elk ruimtelijk ontwikkelplan wordt nu al aan mobiliteit gedacht. Met alleen eisen voor parkeren en het verkeersontwerp komen we er nu niet meer. Met een ruimtelijk plan willen we op een bredere manier onze eigen mobiliteitsdoelen vormgeven. Dit vraagt een andere, sterkere betrokkenheid.



Principes
Wij willen dat mobiliteit vanaf het begin onderdeel is van de ambitie van het ontwerpproces. Niet eerst de functies bedenken en dan het verkeer eromheen ontwerpen, maar dit gelijk op laten lopen. Op die manier kan mobiliteit goed bijdragen aan andere belangen, maar kan ook het ruimtelijke plan zo goed mogelijk invulling geven aan de mobiliteitsdoelen.

Er moet in ruimtelijke plannen aandacht zijn voor personen- én goederenvervoer. Daarbij gaat het niet alleen om het aanbod van

CONCEPT

vervoersopties, maar ook om het zo kort mogelijk (minder dn 15 minuten) houden van loop-/fietsafstanden naar voorzieningen en het bouwen van veel woningen rond haltes. Ook goede digitale infrastructuur hoort erbij, zodat aanbieders van bijvoorbeeld deelmobiliteit hierop kunnen aanhaken. Daarnaast kan het nodig zijn in ruimtelijke plannen afspraken op te nemen voor het beheer en exploitatie van de mobiliteitsdiensten na oplevering.

Er moet gekeken worden naar lokale belangen en dat wat het mobiliteitsnetwerk als geheel nodig heeft. Denk bijvoorbeeld bij knooppuntontwikkeling aan het combineren van een aantrekkelijke woonomgeving en goede overstapmogelijkheden.

Eisen voor parkeren en ontwerp blijven nodig om tot een goed plan te komen, maar dat is niet meer genoeg. Ze dekken niet alle onderwerpen af en bovendien vraagt de grote mobiliteitsopgave om een hogere ambitie. Dit geldt voor alle plannen, maar zeker bij de grotere plannen met grote invloed op de mobiliteit.

Het MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE) is een hulpmiddel (maar niet het enige) om recht te doen aan de mobiliteitsopgave. In een MPvE staan alle uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. De uitgangspunten worden in een MPvE zo veel mogelijk uitgewerkt in concrete eisen en wensen voor de ontwikkelaars in het gebied, die dit meenemen in een mobiliteitsconcept: een helder mobiliteitsaanbod voor de toekomstige gebruikers van het gebied. Daarnaast kun je in het MPvE eisen opnemen die de gemeente of een andere overheid moet regelen. Dit kan bijvoorbeeld gaan over infrastructuur of mobiliteitsdiensten die nodig zijn om (delen van) het ontwikkelingsplan te kunnen realiseren. Een MPvE is een onderdeel van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Prioriteiten
Bij de grotere ontwikkelingen willen wij dat de mobiliteitsdeskundige vroeg aan tafel zit. Om deze persoon goede hulpmiddelen te geven, is de ontwikkeling van normen en richtlijnen nodig. Bijvoorbeeld: hoe ga je om met deelmobiliteit en parkeernormen, en hoe met de verhouding tussen (openbare en besloten) parkeerruimte binnen een gebouw en in de openbare ruimte.
Verder kan het concept “MobiliteitsProgramma van Eisen” worden verbeterd. Prioriteit daarbij hebben:

- de vraag of bepaalde onderdelen standaard gemaakt kunnen worden (dit bepalen we met een evaluatie van de MPvE’s die al zijn opgesteld);
- het maken van een standaard-MPvE voor kleine ontwikkelingen (bijvoorbeeld onder de tweehonderd woningen).
- Een MPvE voor bedrijventerreinen, met extra verdieping op het gebied van goederenvervoer en logistiek.

Ten slotte zien wij dat sommige voorzieningen belangrijk zijn om het mobiliteitsnetwerk werkend te houden, maar het ruimtelijk steeds moeilijker krijgen. Denk aan stallingen voor het ov en regiohubs/P+R’s. Deze hebben veel invloed op ruimte en mobiliteit en liggen op plekken die ook steeds vaker in beeld zijn voor (autoluwe) het realiseren van nieuwe (autoluwe) wijken. Een onderzoek hoe deze voorzieningen toch samen met woningbouw kunnen worden ontwikkeld, bijvoorbeeld door ze boven elkaar te bouwen en aanvoerroutes van elkaar te scheiden, is nodig.

CONCEPT

Rol Vervoerregio

Grote ontwikkelgebieden
De Vervoerregio hoeft niet bij alle ontwikkelingen zelf aan tafel te zitten: in veel gevallen kunnen onze gemeentelijke collega's prima onze mobiliteitsbelangen inbrengen. Maar bij grote ontwikkelingen in onze regio met een grote invloed op de mobiliteit bieden wij actief onze kennis en expertise aan. Daarbij moedigen we ook de toepassing van MPvE's aan. Dat doen we door mee te betalen aan het opstellen van een MPvE, daar waar een standaard-MPvE niet genoeg is. Daarnaast willen we de MPvE's (of dezelfde soort producten) als basis gebruiken voor afspraken met de gemeente over de infrastructuur en mobiliteitsdiensten die nodig zijn.

Openbaar vervoer vanaf de start op orde
Bij grote bouwplannen vinden we het belangrijk om de mobiliteit vanaf het begin goed geregeld te hebben. Daarom houden we graag de afgesproken planning voor de verstedelijking aan. Het liefst maken wij een woonwijk meteen goed bereikbaar met het ov, om mensen direct na hun verhuizing deze optie te kunnen bieden. Hoewel dit niet overal (financieel) haalbaar zal zijn, omdat het ov in het begin dan nog weinig reizigers heeft, is dit wel het uitgangspunt. Het is gebleken dat dit principe op de langere termijn zorgt voor een betere verdeling over de verschillende vervoersmiddelen.

Hulpmiddelen
We werken aan verdere verbetering van het hulpmiddel MPvE. Normen voor parkeren, ontwerp en andere onderwerpen liggen vooral bij CROW; wij werken daar waar mogelijk aan mee. Ook werken wij mee aan de handreiking/leidraad duurzame gebiedsontwikkeling en logistiek van de Topsector Logistiek.

Regiohubs en ov-stallingen
Bij de meeste ruimtelijke ontwikkelingen zitten wij niet aan het stuur, maar bij regiohubs en ov-stallingen wel. Voor een onderzoek hoe deze samen te voegen met ruimtelijke ontwikkeling nemen wij daarom zelf het initiatief. Met betrokken gemeente(n) en kennisinstellingen zoeken we een antwoord op deze vraag.

4.3. OPENBARE RUIMTE EN INRICHTING



Gezien de beperkte openbare ruimte is een slimme en prettige inrichting hiervan heel belangrijk. Er zijn steeds meer bestemmingen voor de ruimte en die moeten goed met elkaar worden afgestemd. Dit zorgt voor een hogere leefkwaliteit voor bewoners en een prettige verblijfs- en ontmoetingsruimte voor de gebruikers. De Vervoerregio richt zich daarbij op de inpassing van mobiliteit in de openbare ruimte, maar kijkt ook verder. Maatschappelijk is er een verschuiving aan de gang van investeren in grote knelpunten op de weg naar investeren in een goede inrichting. Er moeten daarvoor keuzes worden gemaakt, bijvoorbeeld voor meer verblijfsruimte en minder parkeerruimte.

CONCEPT

Principes

Uitnodigen tot gedragsverandering
Een goede inrichting van de openbare ruimte die aansluit bij STOMP is direct en indirect goed voor gezondheid en een prettige leefomgeving. Het nodigt uit tot wandelen en fietsen, ondersteunt het ov en vermindert het gebruik van de auto. Een openbare ruimte die is ontworpen vanuit de mens en niet vanuit het systeem, zorgt ervoor dat mensen deze ook goed gebruiken. Onderzoek naar behoeften en gedrag – bijvoorbeeld in een straat of een gebied – draagt daar aan bij.

Inclusieve, klimaatadaptieve en biodiverse leefomgeving
Een inclusieve, toegankelijke en (sociaal) veilige openbare ruimte is belangrijk om iedereen een kans te geven zich door de stad te bewegen en mensen te ontmoeten in de openbare ruimte. Wijken en buurten worden daarom prettig ingericht met aandacht voor verblijfskwaliteit en voldoende ruimte voor actieve vormen van mobiliteit (fietsen, lopen). Een aantal onderwerpen kunnen een aanknopingspunt voor andere onderwerpen zijn. Denk daarbij aan klimaatadaptief en biodivers inrichten (bijvoorbeeld door meer groen langs fietsroutes of op haltes en knooppunten) dat ook van invloed is op beleving (vooral voor de fietser en voetganger), gezondheid en een betere leefomgeving. Dit kan de kosten eerst hoger later uitvallen, maar op de lange termijn levert het maatschappelijke voordelen op die moeilijker in financiële inkomsten zijn uit te drukken.

Leefkwaliteit past bij het gebied
Bij de openbare ruimte kijken we van gevel tot gevel, waarbij de (her)inrichting moet passen bij de omgeving en het gebiedstype en (dus) plek geeft aan de vervoerswijzen die daarbij passen. We letten hierbij ook op hoe we de beleving en de leefkwaliteit kunnen verbeteren, bijvoorbeeld met groen.

Laadinfrastructuur, deelmobiliteit en LEV's
Nieuwe mobiliteitsoplossingen zorgen voor nieuwe uitdagingen in de openbare ruimte.
Laadinfrastructuur neemt een steeds grotere rol in de openbare ruimte. Een goede inpassing hiervan op centrale locaties en ontwikkeling van systemen die minder openbare ruimte innemen, kan helpen de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden. We werken hieraan met onze MRA-partners.
Ook deelmobiliteit kan soms tot 'verrommeling' van de openbare ruimte leiden. Denk aan rondslingerende deelfietsen of fout geparkeerde scooters of auto's. Daarom is het belangrijk dat het aanbod in de openbare ruimte goed wordt geregeld.
De inzet van nieuwe, kleinere voertuigen (LEV's), ook in de logistiek, is op zich gunstig, omdat ze minder plek innemen. Maar omdat het nieuwe voertuigen zijn, zijn de regels nog niet altijd op orde. Denk bijvoorbeeld aan parkeren op de stoep, waar dan niet op gehandhaafd kan worden. Aanpassing van regelgeving moet dit soort ruimtelijke (parkeer)problemen voorkomen.

Prioriteiten / Rol van de Vervoerregio

Grote projecten
Bij de inrichting van de openbare ruimte is de gemeente vaak projectleider. De Vervoerregio biedt bij de grotere projecten actief kennis en expertise aan, zoals bij het beschrijven van de opgave, en betaalt mee

CONCEPT

aan onderdelen die aansluiten bij bovenstaande principes. Met de gemeenten bepalen we bij welke projecten onze kennis en expertise het meest nodig is. Als we vroeg betrokken zijn, heeft dat als voordeel dat we vanaf de eerste ideeën kunnen meedenken hoe prettig en duurzaam reizen een plek kan krijgen in nieuwe plannen. En ook mee kunnen praten als de ruimte te beperkt is en er keuzes moeten worden gemaakt tussen verschillende belangen.

Andere benadering en werkwijze
De Vervoerregio wil mobiliteitsprojecten verder ook zelf breder gaan benaderen. Dit betekent dat we niet alleen meer kijken naar wat het beste is voor mobiliteit of bereikbaarheid, maar welke belangen er in de openbare ruimte spelen en wat daar de beste totaalkeuze voor is. Afhankelijk van de opgave wordt bepaald welk onderwerp aan de orde is, denk aan biodiversiteit, klimaatadaptatie of beleving.
Dit vraagt ook een andere houding van de betrokken mobiliteitsexperts, of die nu van de Vervoerregio zijn of van anderen. Meedenken vanaf het begin, mobiliteitsdoelen (lokaal en voor het netwerk) verbinden aan de doelen van anderen en denken vanuit kansen in plaats van richtlijnen streng gebruiken. De Vervoerregio wil de eigen medewerkers, maar ook de collega's van onze veertien regiogemeenten hierin trainen.

CONCEPT

Gemeente Amstelveen

Gemeenteraad

Uw contact W. Wieffering
T (020) 540 42 92
F (020) 540 45 59
w.wieffering@amstelveen.nl

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

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

Datum 5 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:

<u>Deel A Visie</u>

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'.

<u>Deel B: Uitwerking</u>

Wij waarderen het dat verschillende deelregio's in de VRA apart worden bezien zoals de regio Amstelland-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) ;
- 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.

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 Tjapko Poppens