Geachte heer Slegers,

We stellen het zeer op prijs dat we uitgenodigd zijn een zienswijze te geven bij het nieuwe Beleidskader van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Deze zienswijze van de gemeente Edam-Volendam, is het resultaat van gezamenlijke afstemming binnen de regio Zaanstreek-Waterland. Dit hebben we gedaan omdat het Beleidskader bovengemeentelijke impact heeft, en we vanuit de regio de opgave voelen om meer samen te werken op het gebied van mobiliteit. De opgaven zijn grens overstijgend en steeds vaker zien we nut en noodzaak van samenwerking.

We zijn dan ook verheugd dat de VRA niet alleen steeds in gesprek is geweest met individuele gemeenten maar ook met de regio samen. Zo worden de deelregio's, waaronder ook Zaanstreek-Waterland in het Beleidskader apart benoemd en is de inhoud daarmee op maat gesneden. Het Beleidskader doet daarmee recht aan de opgaven die er spelen in de regio. Vanuit de verschillende gebiedstypen wordt bovendien binnen de regio's maatwerk geleverd voor zowel grotere als kleinere gemeenten. Wel willen we blijvend aandacht vragen voor de uitvoerkracht van kleinere gemeenten. We vragen de VRA deze gemeenten steeds pro-actief te benaderen en ze te ondersteunen waar mogelijk in hun behoefte. Juist om te zorgen dat oplossingen voldoende rekening houden met alle gemeenten, groot als klein, en passend bij de vraagstukken die in elke gemeente leven.

Visie

We lezen met instemming dat in de visie Brede Welvaart als uitgangspunt wordt genomen voor het uitwerken van een toekomstbestendige visie op mobiliteit. We onderschrijven dat we in onze keuzes breder moeten kijken dan alleen maar mobiliteit. Mobiliteit kan een middel zijn om mensen aan te zetten tot gezonder gedrag in hun reiskeuze en een instrument om een inclusievere samenleving te bevorderen. Uitgaan van STOMP sluit daar bij aan, wel vragen we ook hier blijvend aandacht voor de mobiliteitsbehoefte in de kleinere kernen. Daar zal de auto de komende jaren nog steeds het primaire vervoermiddel blijven, ook als het lukt om een extra inspanning te doen om alternatieven te stimuleren in de kleinere kernen. Brede welvaart roept tegelijkertijd ook nog vraagtekens op. Mensen verschillen van mening over de betekenis. Mobiliteit is niet langer het enige doel, maar wel nog steeds het belangrijkste doel van de VRA. Discussie over de invulling van het begrip Brede Welvaart moet niet afleiden van de kerntaken van de Vervoerregio.

STOMP als principe vraagt vooral ook op lokaal niveau om investeringen in de infrastructuur, voetgangers verplaatsen zich voornamelijk lokaal en fietsers die zich op een regionaal netwerk bevinden zijn daar gekomen via een lokaal fietsnetwerk. Daarom vragen lokale investering in die modaliteiten ook een om financiële ondersteuning van de Vervoerregio.

We zijn het eens met de visie dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang moeten worden bekeken. Vooral grotere gemeenten met een ambitieuze woningbouwopgaven dienen daarom bij hun ruimtelijke keuzes mobiliteitsoplossingen integraal mee te nemen in hun plannen. Slimme RO is de basis van een haalbare mobiliteitsoplossing. Daarbij is vroegtijdig meedenken van de VRA nodig. Bijdragen van de VRA, in kennis en financiën, helpen gemeenten in het realiseren van de oplossingen.

We willen echter ook aangeven dat het bij bereikbaarheid niet alleen gaat over nieuwe woningen. De inwoners van die woningen moeten immers ergens naartoe kunnen reizen, het gaat dus ook over de bereikbaarheid van groen, recreatie en bedrijventerreinen.

Uitwerking

In de uitwerking (deel B) herkennen we de regio Zaanstreek-Waterland goed in de beschrijvingen. Toch hebben we enkele aandachtspunten.

We onderschrijven de noodzaak om te investeren in het aantal fietsbewegingen in alle gebieden. Het beleidskader geeft daarover aan dat het daarbij ook gaat over fietsparkeervoorzieningen. Daarbij gaat het wat ons betreft over méér dan een fietsnietje: dure fietsen vragen om beschermde opvang, bijvoorbeeld in een kluis. Dat zou zeker zo moeten zijn op een hub, ook als het vervolgtransport de bus is.

Deelmobiliteit wordt in de uitwerking genoemd als kans, met Monnickendam als voorbeeld. Juist daar zien we nu in recentelijke ontwikkelingen (de aanbieder wil geen korting meer faciliteren) dat het niet vanzelfsprekend is dat deelmobiliteit in een minder verstedelijkt gebied door de markt tot een succes wordt gemaakt. We onderschrijven deelmobiliteit als mogelijke oplossing voor mobiliteitsvraagstukken, maar dat vraagt dan wel inzet van de overheden.

De wegverbindingen staan onder druk, de inzet op alternatieven voor de auto wordt onderschreven. De woningbouwplannen in de regio veronderstellen echter dat de druk op autowegen in de voorzienbare toekomst niet snel zal afnemen. Daarom gaat het leefbaarheidsvraagstuk zoals beschreven in de uitwerking, hand in hand met de doorstroming. Voorbeelden zijn onder andere een mogelijke onderdoorgang in de N247 bij Broek in Waterland, of de ontlasting van Zaanstad-Noord door het verbinden van de A8 aan de A9. Ook het afronden van de CAH A7 moet onder de aandacht blijven. Doorstroming van het autoverkeer ondersteund ook andere doelen en modaliteiten. Doorstroming van het autoverkeer is daarmee misschien niet meer de primaire focus, maar zou toch ook de aandacht van de Vervoerregio moeten houden.

Conclusie
Gemeente Edam-Volendam geeft een positieve zienswijze op het Beleidskader. De inhoud sluit goed aan bij de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied en we lezen overal terug dat de regionale input verwerkt is in de tekst. Daarmee legt het Beleidskader een knappe verbinding tussen de verschillende behoeften van de verschillende VRA gemeenten.

Met vriendelijke groet,