

Bijlage 1:

Zienswijze Ontwerpbegroting 2021 en Investeringsagenda Mobiliteit 2020 - 2028

Allereerst willen wij aangeven dat wij het afgelopen jaar goed hebben samengewerkt met de Vervoerregio Amsterdam. Dit ging om concrete projecten als HOVASZ, fiets parkeren bij de belangrijkste ov-haltes en uw input voor het Analysedocument Mobiliteit Aalsmeer.

Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA

De bovengenoemde samenwerking zetten wij graag voort in het dit jaar op te starten traject om te komen tot een 'Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA'. Het betreft de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en de kern Ouderkerk a/d Amstel. Daarnaast betrekken we omliggende gemeenten zoals Ronde Venen. In totaal wonen in de Zuidlob en omgeving zo'n 200.000 inwoners, in dit gebied is ook veel werkgelegenheid waarbij in Aalsmeer te denken valt aan Royal Flora Holland en de ondernemingen op Greenpark. Dit gebied heeft geen NS-station en dreigt in de toekomst dicht te slibben. Dit blijkt ook uit de analyses die gemaakt zijn voor de Mobiliteitsvisie Aalsmeer. Om de groei van inwoners, werkenden en mobiliteit te accommoderen werken de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn, Ouder-Amstel en Amstelveen nauw samen met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam om een integrale bereikbaarheids-aanpak te ontwikkelen. Deze aanpak moet leiden tot een regionale Zuidlob-agenda. De mobiliteit staat centraal, in nauwe samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld, gekoppeld aan het doortrekken van de Amsteltram tot Uithoorn, aan onderzoek naar een 'regionale hub' met P+R als Amsteltram-halte ten noorden van de N201 en aan een naadloze comfortabele overstap bus-tram bij de halte Sacharovlaan in Amstelveen. Daarnaast kan, mede door de opkomst van de elektrische fiets, gedacht worden aan het verstevigen van regionale fietsverbindingen en is het belangrijk om onderzoek te doen naar verbindingen van Aalsmeer (zuidkant VRA) met de zuidelijk hiervan gelegen gemeenten.

Ontwerpbegroting 2021

Onze opmerkingen over de Ontwerpbegroting 2021 zijn de volgende:

In de Ontwerpbegroting staat dat deze *beleidsarm* is. Dit zien wij anders. De strategische doelstellingen van het gezamenlijk vastgestelde Beleidskader Mobiliteit vormen immers het beleid en de basis voor de begroting. Door Corona zijn er wijzigingen te verwachten. Daarom zijn wij benieuwd wat er uit de door uw DB aangekondigde inventarisatie komt en wat de gevolgen van de Coronacrisis voor de begroting zijn. We hebben de mobiliteit de afgelopen maanden zien veranderen: toename verkoop tweede auto's, afname ov-gebruik, toename fietsgebruik (ook elektrische) en meer thuiswerken. Naar ons idee moeten de gevolgen van Corona niet alleen worden gezien voor bestaande projecten, maar kan het ook leiden tot herprioritering en bijvoorbeeld (structureel) meer budget voor de fietsbereikbaarheid zoals u ook aangeeft. U geeft aan dat dit in afstemming met de in besturen in het gebied van de VRA zal gebeuren. Wij houden hiermee rekening en zijn bereid mee te denken en/of te reageren.

In de Begroting lezen wij dat er weer *financiële ruimte* ontstaat. Wij pleiten ervoor om deze ruimte ook te reserveren voor toekomstige ontwikkelingen. Dit geldt voor programma's zoals SBaB en inclusieve mobiliteit maar ook voor regionale ontwikkelingen als de eerdergenoemde Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA.

Het *openbaar vervoer* krijgt het naar ons idee zwaar de komende jaren. Tegelijk zien wij dat binnen concessies vaak niet de ruimte is om flexibel om te gaan met nieuwe vragen en ontwikkelingen. Wij doen de suggestie om binnen de begroting een ov-innovatiefonds in het leven te roepen om bijvoorbeeld ov-pilots te bekostigen en snel in te kunnen springen op veranderingen. Voor ons gaat het dan bijvoorbeeld om de fijnmazigheid van het openbaar vervoer en de ov-bereikbaarheid van Kudelstaart. Tot slot vragen wij ons af waarom de bijdrage voor de ov-concessie Amstelland-Meerlanden de komende jaren daalt terwijl deze voor de concessie Zaanstreek-Waterland een stijgende trend laat zien. Graag zien wij dit toegelicht.

Investeringsagenda Mobiliteit

Voor wat betreft de Investeringsagenda Mobiliteit stellen wij de vraag in hoeverre het Beleidskader Mobiliteit inmiddels is vertaald in deze agenda en in de Begroting? Welke doelstellingen vanuit het Beleidskader Mobiliteit worden met de projecten behaald en zijn de losse investeringsprogramma's samengebracht in de Begroting of heeft er inmiddels ook daadwerkelijk herprioritering plaatsgevonden? In de Begroting staat de volgende zin: *"Door de samenvoeging nu ook in de begroting door te voeren, brengen we de voor de hand liggende en gewenste samenhang aan en kunnen maatregelen in de toekomst vanuit een totaalprogramma gefinancierd en afgewogen worden."* Is deze Begroting conform deze zin opgesteld?

Rol van actieve modaliteiten

Tenslotte wijzen wij u op de grote kansen die wij zien voor de actieve modaliteiten om de VRA duurzaam bereikbaar te houden en vooral de (elektrische) fiets daarbinnen. Uit de analyse voor het Analysedocument Mobiliteit Aalsmeer kwam deze kans voor Aalsmeer én de regio ook nadrukkelijk naar voren. Daarnaast missen wij in SBaB de grote rol van de fiets: deze is door de opkomst van de elektrische fiets inmiddels regionaal en niet meer alleen stedelijk of lokaal.

Wij zijn benieuwd naar de reactie op onze punten.